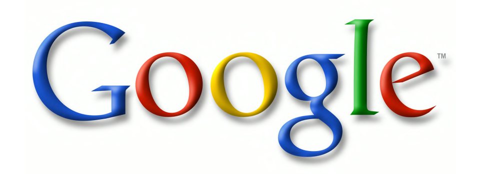
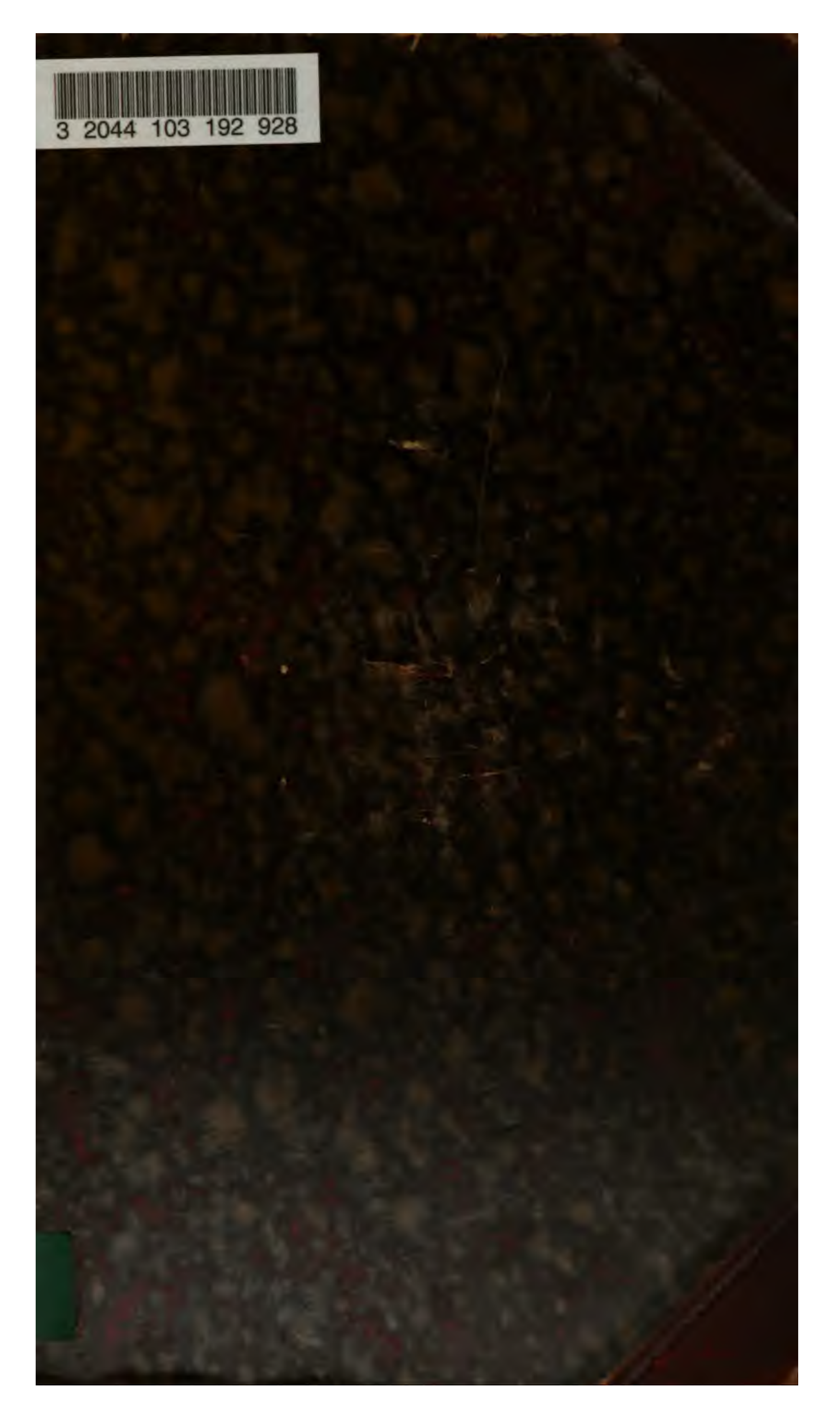



3 2044 103 192 928


SIGILLVM ACADEMIAE HARVARDIANAE IN NOV ANG
CHRISTO ET ECCLESIAE
VE RI TAS

Germany

DAS DEUTSCHE SEERECHT.

Auf Grund des Kommentars von

Dr. William Lewis

unter Berücksichtigung ausländischer Seerechte

neu bearbeitet von

Emil Boyens,

Rechtsanwalt beim Reichsgericht.

Mit einer Einleitung über

örtliche Geltung seerechtlicher Gesetze.

Zweiter Band.



LEIPZIG,

VERLAG VON DUNCKER & HUMBLOT.

1901.

Vorwort.

Seit dem Erscheinen des ersten Bandes dieses Werkes sind mehrere Jahre verflossen. Es stellte sich heraus, dafs der reiche Strom unserer Gesetzgebung an der Wende des Jahrhunderts auch dem Seerecht noch Manches bringen werde und es daher besser sei, vor der Fortsetzung des Werkes ruhigeres Fahrwasser abzuwarten.

Die Reichsgesetzgebung hat aufser schon früher erwarteten allgemeinen, das Seerecht beeinflussenden Gesetzen ein neues Flaggenrechtsgesetz mit Ergänzungen gebracht, dagegen steht die längst erwartete neue Seemannsordnung, trotz wiederholter Beratungen im Reichstag, noch immer aus. Die Landesgesetzgebung hat die früheren Einführungsgesetze zum Handelsgesetzbuch beseitigt, dafür aber neue Ausführungsgesetze und im Anschlufs an die letzteren auch sonst Neues gebracht. Um nun das Werk mit der jetzigen Sachlage in Einklang zu bringen, wird in der Einleitung zunächst eine neue vollständige Übersicht über die gegenwärtigen seerechtlichen Gesetze gegeben. Es folgt das neue Flaggenrechtsgesetz nebst den damit in Verbindung stehenden sonstigen Vorschriften über die Führung der Schiffsregister. Da auch die Entstehung von Schiffspfandrechten mit den letzteren in Zusammenhang steht, schliefst sich daran eine Darstellung des Schiffspfandrechtes mit den hierauf bezüglichen Vorschriften des bürgerlichen Gesetzbuches und des Gesetzes über die freiwillige Gerichtsbarkeit, die nach der ursprünglichen Disposition des Werkes erst im Anschlufs an den neunten Abschnitt (Schiffsgläubiger) gegeben werden sollte.

In dem ersten Bande wurde unter Angabe der Abweichungen des neuen Gesetzes der Text des alten Handelsgesetzbuches zu Grunde gelegt. Es war dies notwendig, weil damals noch das alte Gesetz in Geltung war, und weil das neue Gesetz mit seinen übrigens meistens unerheblichen Abweichungen erst während des Druckes bekannt wurde.

Da inzwischen das neue Handelsgesetzbuch mit Einführungsgesetz in Kraft getreten ist, konnte bei Fortsetzung des Werkes

nur der neue Text zu Grunde gelegt werden. Um nun den neuen Text des ganzen Gesetzes dem Werke einzuverleiben, ist auch der neue Text der schon im ersten Band kommentierten Abschnitte mit abgedruckt. Dabei ist bei jedem Paragraphen auf die Stelle verwiesen, wo derselbe im ersten Band kommentiert ist, es ist aber dieser Kommentar gleichzeitig durch Nachträge ergänzt, so dafs das gesamte bis jetzt vorhandene Material auch für jene Abschnitte in dem Werk zu finden ist. Die S. XVII ff. vorgedruckte Vergleichung der Artikel des alten mit den Paragraphen des neuen Gesetzes erleichtert die Übersicht.

Die Fortsetzung des Kommentars des vierten Buchs des Handelsgesetzbuches im vorliegenden Bande bringt die Abschnitte IV bis VI und den ersten Titel des Abschnittes VII. Im Anhang zum vierten Abschnitt (Frachtgeschäft zur Beförderung von Gütern) sind die örtlichen Verordnungen und Ortsgebräuche, betreffend das Laden und Löschen der Seeschiffe, gesammelt. Im Anschlufs an den fünften Abschnitt (Frachtgeschäft zur Beförderung von Reisenden) ist das Auswanderungsgesetz, im Anschlufs an den ersten Titel des siebenten Abschnittes (grofse Haverei) sind die Vorschriften des Gesetzes über die freiwillige Gerichtsbarkeit, betreffend die Bestätigung der Dispachen und die York-Antwerp-Rules von 1890 behandelt.

Der dritte und letzte Band wird das Werk zum Abschlufs bringen und auch die demnächstige neue Seemannsordnung enthalten.

Einem berechtigten Einwand der Kritik nachgebend, ist auf den Text der Gesetze die neue Rechtschreibung nicht mehr angewandt. Die gesamten Gesetze liegen jetzt also vollständig so vor, wie sie verkündet sind.

Erwähnt soll noch werden, dafs neuere internationale Bestrebungen sich, übereinstimmend mit den von mir im ersten Band (s. S. VII und 72) ausgesprochenen Anschauungen, nunmehr ausschliefslich darauf richten, für gewisse Materien des Seerechtes gleichmäfsige internationale Regeln zu schaffen. Diese Bestrebungen gehen von dem aus belgischer Initiative begründeten Comité maritime international aus, das in den Jahren 1898, 1899, 1900 in Antwerpen, London und Paris getagt hat und in diesem Jahr in Hamburg tagen soll. Ob diese Bestrebungen zu einem praktischen Erfolg führen werden, steht dahin. Jedenfalls können darüber noch Jahrzehnte vergehen.

Für die wohlwollende Aufnahme, die der erste Band dieses Werkes in zahlreichen Kritiken und Äufserungen aus den Kreisen der Juristen und des Handels gefunden hat, spreche ich meinen Dank aus[1].

---

[1] Eine erst während des Druckes des vorliegenden Bandes erschienene Kritik des ersten Bandes von Wittmaack, Reichsgerichtsrat a. D. (Kritische Vierteljahrsschrift, 3. Folge, Bd. VI, S. 434 ff.) hat wegen ihres späten Er-

scheinens von mir während meiner Arbeit nicht berücksichtigt werden können. Es sei mir daher gestattet, mit einigen Worten auf diese Kritik einzugehen. Der Herr Kritiker steht wenigstens seit den letzten fünfundzwanzig Jahren der Praxis des Seerechts fern. Es ist natürlich, dafs sein Gesichtswinkel dadurch beeinflufst wird, und es mag sich hieraus namentlich erklären, dafs er für den Zweck des Buches, das Seerecht den modernen Verhältnissen anzupassen und dabei möglichst auf eine entsprechende Fortbildung desselben hinzuwirken, kein rechtes Auge hat. Eben deshalb geht er weder auf die in dem Buch nach dieser Richtung behandelten Fragen ein, noch gelingt es ihm, zu einem Verständnis der Art und Weise zu gelangen, in denen das Buch das ausländische Seerecht heranzieht, obwohl die Vorrede zum ersten Band (S. VII) darüber Aufschlufs gab. Wenn z. B. Bd. I S. 131, 132 eine vollständige Übersicht darüber gegeben wird, wie in den ausländischen Gesetzen die Schiffsregister zu privatrechtlichen Zwecken benutzt werden, so hat dies den Zweck, zu zeigen, wie weit unter den anderen seefahrenden Nationen bereits der Gedanke einer Immobilisierung der Schiffe, d. h. eine Gleichstellung der Schiffsregister mit den Grundbüchern vorgeschritten ist (vgl. S. 137) und wie die Tendenz der Weiterentwicklung bis zu einer vollständigen Gleichstellung vorhanden ist. Dazu war es nicht nötig auf Details der einzelnen Gesetzgebung einzugehen, also z. B. für Portugal, das grundsätzlich die Gleichstellung ausspricht, auch noch die (übrigens unerheblichen) Ausnahmen anzuführen oder gar auch noch einen Abrifs seines Grundbuchrechtes (das in allen modernen Staaten denselben Charakter hat) zu geben, wie das alles W. S. 438, 439 verlangt. Soweit die Angaben über ausländisches Recht nicht blofs den Zweck der Rechtsvergleichung sowie der Auslegung und Fortbildung des Rechts verfolgen, sondern direkt für die praktische Anwendung bestimmt sind, ist je nach Wichtigkeit der Fragen mehr oder weniger, unter besonderer Berücksichtigung des englischen, französischen und skandinavischen Rechts gegeben. Es ist aber überall die Quelle angeführt, aus der bei Bedarf der Praktiker das Weitere schöpfen kann. Der Herr Kritiker übersieht, dafs das Buch nicht ausschliefslich für Juristen, jedenfalls nicht nur für solche geschrieben ist, die im stande sind, selbst zu forschen, und denen gröfsere Bibliotheken mit ausländischen Werken zur Verfügung stehen. Aber auch für diese wird eine schnelle Orientierung immer von Wert sein und die Citate werden ihnen die Arbeit erleichtern.

Was der Herr Kritiker im einzelnen moniert, hat, wie er finden wird, bereits in dem vorliegenden Band, der die neuen Texte zu Grunde legt und auch einige Ungenauigkeiten beseitigt, welche durch die plötzliche, erst während des Druckes des ersten Bandes unvermutet eingetretene Revision des seerechtlichen Teils des H.G.B. veranlafst waren, grofsenteils seine Erledigung gefunden.

Im übrigen seien seine abweichenden Ansichten hier kurz skizziert: W. geht (S. 450) in betreff der örtlichen Geltung der Gesetze davon aus, dafs der Richter immer zunächst auf sein Recht (lex fori) angewiesen sei und fremdes Recht nur dann anzuwenden hat, wenn hierfür besondere Gründe(?) vorliegen. Daher will er z. B. auf Schiffskollisionen in fremden Territorialgewässern zwischen Schiffen verschiedener Nationalität die lex fori anwenden. Dieser Standpunkt widerspricht direkt dem Art. 30 Einf.-Ges. zum B.G.B. (vgl. Bd. I des Kommentars S. 74 ff.), ist seit Savigny veraltet und mit dem modernen Verkehrsleben, das eine kosmopolitische Rechtsprechung verlangt, nicht im Einklang. W. will ferner (S. 449) die Rechtsfiktion, dafs das Schiff auf hoher See seinen Heimatsboden fortsetze, auf Vorgänge auf dem Schiffe beschränken, also nicht auf solche beziehen, die das Schiff selbst betreffen. Diese Rechtsfiktion ist aber auf dem Gebiete des internationalen Privatrechts (anders auf dem des Völkerrechts) unentbehrlich und auch durchweg anerkannt. Alle neueren Seerechtskongresse haben dieselbe zu Grunde gelegt, ebenso Zitelmann: Internationales Privatrecht Bd. I S. 189, 190, Reichsger.-Entsch. Bd. 19 S. 10 ff. W. will statt dessen auf hoher See noch ein „allgemeines Seerecht“ anwenden (vgl. dagegen Bd. I

des Kom. S. 19), in dessen Ermangelung die lex fori; dies soll auch gelten bei Veräufserungen der Schiffe, während dieselben sich auf hoher See befinden. Trotzdem will er S. 452 doch eine im Ausland (also auch auf hoher See) geschehene Veräufserung eines deutschen Schiffes anerkennen, wenn dieselbe gemäfs § 474 unsers H.G.B. (durch blofsen Vertrag) sich vollzogen hat. Aber dies soll nur für den deutschen Richter gelten. Wird also ein deutsches Schiff durch blofsen Vertrag veräufsert, während es von Stettin nach Kopenhagen fährt, so soll der dänische Richter nach „allgemeinem Seerecht" oder, da in Wahrheit ein solches nicht existiert, nach seinem Recht die Gültigkeit der Veräufserung prüfen, der deutsche Richter nach deutschem Recht. Hieraus würde sich eine vollkommene Rechtsunsicherheit herausstellen. — Auf Veräufserungen von fremden Schiffen in unseren Häfen will W. S. 452 neben unserem Recht (§ 474) auch das Recht ihrer Flagge anwenden, d. h. sie sollen auch nach den Formen dieses Rechts gültig veräufsert werden können, „vorausgesetzt, dafs Rechte Dritter, namentlich im Inland erworbene, nicht hinderlich sind". Natürlich setzt W. also auch eine gleiche elektive Konkurrenz der lex rei sitae und des Flaggenrechtes bei Veräufserungen von Schiffen in fremden Häfen voraus. Eine solche Konkurrenz zweier verschiedener Rechte als Sachstatut für dieselbe Sache ist meines Ermessens aber undenkbar, jede Sache kann in ihren dinglichen Beziehungen zu derselben Zeit nur einem Recht unterworfen sein. Man mufs eben entweder dem Zug der Zeit, der auf eine völlige Immobilisierung der Schiffe hindrängt, folgend mit den Seerechtskongressen das Recht der Flagge für mafsgebend halten oder, wie von mir mit Rücksicht darauf, dafs diese Immobilisierung noch nicht so weit vorgeschritten, bei der lex rei sitae stehen bleiben, jedoch unter Berücksichtigung des guten Glaubens des Schiffsregisters (vgl. Bd. I S. 33, 35, 38, Bd. II S. 55 Not. 1 zu § 474, wo der von W. monierte unklare Ausdruck Bd. I S. 133 berichtigt ist). — W. erklärt S. 448 es als unverständlich, dafs das Seestrafsenrecht nicht dem Recht der Flagge zu entnehmen. Er übersieht, dafs, wenn dies der Fall wäre, fremde Schiffe nicht verpflichtet wären, auf unseren Territorialgewässern sich nach unserem lokalen See- und Flufsstrafsenrecht zu richten. Dafs unsere Gerichte einen deutschen Schiffer nicht verurteilen können, der sich auf hoher See nach unseren Seefahrtsregeln gerichtet hat, ist auch von mir Bd. I S. 71 anerkannt.

Die Verteilung der Masse aus einer Zwangsversteigerung des Schiffes vollzieht sich, wo die letztere selbst stattfindet, es kann also nicht, wie W. S. 452 annimmt, ein anderes Gericht und Recht in betreff der Rangordnung in Frage kommen. Hat der Schiffer im Ausland selbst den Notverkauf vorgenommen, so wird der Regel nach, wenn ausländische Gläubiger am Ort des Verkaufes vorhanden sind, durch Arreste die gerichtliche Verteilung dort erzwungen werden und sich dann nach dortigem Recht richten. Findet die Verteilung dagegen im Inland statt, so ist inländisches Recht als das Recht des Verteilungsortes und bei Streit auch des Vollstreckungsgerichts anzuwenden. Alles dies ergiebt sich schon aus Bd. I § 56.

S. 454 bemerkt W. richtig, dafs die inländischen Verkehrsgesetze nur die Konkurrenz eines im Ausland entstandenen, nach unseren Gesetzen formwidrigen Pfandrechts mit im Inland begründeten Rechten ausschliefsen. Mehr soll auch Bd. I S. 79 nicht gesagt sein. Schiffshypotheken an ausländischen registrierten Schiffen (nicht registrierte fremde Schiffe kommen nur ausnahmsweise zu uns) können nun in diesem Sinne bei uns gegenwärtig nur dann anerkannt werden, wenn sie im Register oder Certifikat vermerkt sind. Es haben also englische nicht eingetragene mortgages bei uns keine Geltung, weil sie der nach unseren Begriffen notwendigen Erkennbarkeit entbehren. Die entgegengesetzte Ansicht Wittmaacks verletzt eben ein inländisches Verkehrsgesetz, da Eintragung als Voraussetzung der Entstehung einer Schiffshypothek bei uns und mit wenigen Ausnahmen auch in allen anderen Ländern Regel ist. Dasselbe gilt von dem, dem französischen Recht eigentümlichen droit de suite der Gläubiger des Veräufserers, die kein Pfandrecht besitzen.

S. 455 will W. in betreff ausländischer Schiffer in unseren Häfen, die den Inlandskredit in Anspruch nehmen, unsere Gesetze über die Vollmacht der Schiffer nur gelten lassen, wenn der andere Teil nicht wufste, dafs das Heimatsrecht des Schiffers seine Vollmachten einschränke. Diese Ansicht verkennt, dafs unsere Gesetze insoweit direkt auf die fremden Schiffer, die in unseren Häfen verkehren, wie für einheimische anwendbar sind, z. B. auch in betreff der Prozefsvertretung, und es daher überhaupt nicht auf die fremden Gesetze ankommen kann.

S. 457 leugnet W. auch nach dem neuen Flaggenrechtsgesetz die Zulässigkeit einer Bestrafung des unberechtigten Führens der Reichsflagge auf hoher See, obwohl § 24 des neuen Gesetzes diese ausdrücklich fordert.

Die nordamerikanische Harter-Act bezieht sich nur auf das Frachtrecht (vgl. Bd. II S. 387 ff.), mit Unrecht wird S. 459 moniert, dafs dieselbe allgemeine Bestimmungen über die Art der Reederhaftung enthalte.

S. 461 hält W. den Schiffer in den Prozessen, welche die Schiffsgläubiger gegen ihn als Beklagten auf Grund des § 761 führen, lediglich für einen Bevollmächtigten des Reeders, so dafs der Reeder zu benennen wäre und die Parteieneide zu schwören hätte, auch beliebig selbst den Prozefs ohne Entlassung des Schiffers übernehmen könnte (vgl. dagegen Bd. I S. 191, 193). Die Ansicht ist neu, meines Wissens bisher noch nie in der Praxis aufgetreten und der klaren Vorschrift des § 761 entgegen. Der Gläubiger soll nicht gezwungen sein, den Reeder zu suchen, um Ansprüche gegen das Schiff zu erheben, was namentlich bei ausländischen Schiffen ihm häufig unmöglich wäre. Deshalb kann er den Schiffer verklagen, allerdings nur in qual. qua, dieser gilt aber als Partei und steht daher einem gesetzlichen Vertreter des Schiffsvermögens, unabhängig von den Personen der Reeder und deren Wechsel, gleich. Diese prozessuale Stellung des Schiffers ist nach § 13 Abs. 1 des ersten Einf.-Ges. zur C.P.O. durch letztere nicht berührt.

Die Erörterungen S. 474 ff. darüber, wem bei einer Time charter ein Berge- oder Hilfslohn gebühre, wenn gegen die Charter das Schiff zur Bergung oder Hilfeleistung verwandt sei, übersehen die Hauptfrage, ob solchenfalls Miete oder Werkvertrag vorliege. Die Frage erledigt sich bei Annahme eines Werkvertrages einfach (vgl. S. 82 dieses Bandes).

Zum Schlufs sei bemerkt, dafs der Ton, in welchem der Herr Kritiker spricht, recht auffallend ist. Er scheint gegen den Stand der Anwälte, die er spöttisch „Advokaten" nennt, ein Vorurteil zu haben. Er glaubt in meinem Buch den typischen Stil der „Advokaten" gefunden zu haben (den er in gelegentlichen Wendungen, wie „durchaus korrekt", „ganz unbeteiligt" u. s. w. erblickt), fällt dabei freilich wieder etwas aus der Rolle, indem er ähnliche Besonderheiten des Stils bei einem Senat des Reichsgerichts entdeckt. Ich meine, dafs die Anwälte weder im In- noch im Ausland sich ihrer Thätigkeit auf dem Gebiet der juristischen Litteratur insbesondere des Seerechts, zu schämen brauchen und erinnere pietätvoll daran, dafs vor jetzt ungefähr einem Jahrhundert von dem „Advokaten" Jacobsen in Altona die ersten gröfseren modernen Werke über Seerecht in deutscher Sprache geschrieben wurden, welche lange eines wohlverdienten Ansehens genossen. In bezeichnender Weise sagte Jacobsen damals in der Vorrede des Werkes „Seerecht des Friedens und des Krieges" 1815: Wie ein Seefahrer, der eine lange Reise gemacht, Wahrzeichen gegen Untiefen und Klippen an unbekannten Gestaden zurücklasse, so wolle er an der Hand der Erfahrung, die er sich durch seine Praxis in Seesachen und damit verbundene Studien gesammelt habe, Nützliches, Wissens- und Wünschenswertes mitteilen, als Abtrag auf eine Schuld, zu welcher ein Jeder dem Lande, in dem er geboren, verpflichtet sei. Dieser Standpunkt ist auch der meinige.

Leipzig, im Juni 1901.

Boyens.

Inhaltsverzeichnis des zweiten Bandes.

Einleitung.

Reichs- und Landesgesetze, betreffend die Schiffsregister.

[1] Novelle zu § 26 dieses Gesetzes vom 29. Mai 1901 siehe unter „Nachträge und Berichtigungen" S. XIII, landesgesetzliche Vorschriften über die Führung des Schiffsregisters s. S. 31, Kaiserliche Verordnungen zum Flaggengesetz: a) über die Form der Reichsflagge vom 8. November 1892 resp. 25. Oktober 1867 Bd. I S. 91, vgl. diesen Bd. S. 10, b) über das Zeigen der Reichsflagge vom 21. August 1900 S. 29, c) über die Ausdehnung des Gesetzes auf deutsche Binnenschiffe in Ostasien vom 1. März 1900 S. 30, Vorschriften des Bundesrats vom 10. November 1899 zu demselben Gesetz s. S. 30 (Bem. zu § 25).

---

[1] In Not. 8 (S. 414 ff.) s. die von dem Bundesrat auf Grund des § 21 Ges. erlassenen „Bestimmungen über den Geschäftsbetrieb der Auswanderungsunternehmer und Agenten“ vom 14. März 1898.

[2] In Not. 9 (S. 418 ff.) s. die von dem Bundesrat auf Grund des § 36 Ges. erlassenen „Vorschriften über Auswandererschiffe“ vom 14. März 1898.

Nachträge

zu den im ersten Bande dargestellten Regeln über

örtliche Geltung der seerechtlichen Gesetze.

Zu § 25 Bd. I S. 41. Hier sollte nur der Grundsatz ausgesprochen werden, dafs die *lex rei sitae* in betreff solcher dinglichen Rechte an einem Seeschiff keine Geltung habe, die lediglich durch eine letztwillige Verfügung oder die Eingehung einer gütergemeinschaftlichen Ehe begründet werden, dafs vielmehr insoweit diejenigen Gesetze zur Anwendung zu bringen seien, von denen allgemein diese Rechtsakte beherrscht werden. Soweit dies nach den Vorschriften der Art. 15, 24—30 Einf.-Ges. z. B.G.B. nunmehr bei uns das Gesetz des Landes ist, in welchem die Erblasser oder Ehegatten staatsangehörig sind, ist natürlich dieses Gesetz auch hier anzuwenden.

Zu §§ 47 ff. Bd. I S. 65 ff. (Abschnitt V, Recht der aufserordentlichen Schadensersatzansprüche).

1. Hier ist, soweit deutsche Schiffer und Seeleute oder deutsche Reeder beteiligt sind, nunmehr anzuwenden

Artikel 12 Einf.-Ges. zum B.G.B.

> Aus einer im Ausland begangenen unerlaubten Handlung können gegen einen Deutschen nicht weitergehende Ansprüche geltend gemacht werden, als nach den deutschen Gesetzen begründet sind.

ein Grundsatz, der in betreff der Reeder auch schon vor dem B.G.B. von dem Reichsgericht angewandt wurde (siehe Bd. I S. 67 des Kommentars).

2. In betreff der englischen Gerichtspraxis ist hervorzuheben, dafs dieselbe bei Anwendung von Statutes in bemerkenswerter Weise den Ausländer schlechter stellt, als den Inländer. Sie hat folgenden Grundsatz aufgestellt: Wenn ein Gesetz (Statute) eine nach common law nicht bestehende deliktmäfsige Verbindlichkeit einführt, so gilt dies in Ermangelung ausdrücklicher Bestimmung nicht zu Gunsten von Ausländern, es sei denn, dafs der Thatbestand sich innerhalb der Grenzen inländischer Gerichtsbarkeit ereignet oder der Ausländer dauernd im Inlande wohnt, denn

> it is a principle of our law, that Acts of Parliament do not apply to aliens, at least if they be not even temporarily resident in this country, unless the language of the Statute expressly refer to them.

Demgemäfs ist einem Urteil der Queens Bench vom 19. Juli 1898 (Adam cla. the British and foreign Steamship Company, limited)[1] die von Hinterbliebenen eines belgischen Ingenieurs, der auf einem belgischen Schiff infolge eines auf hoher See geschehenen Zusammenstofses des letzteren mit einem englischen Schiff getötet worden war, gegen die Reeder des letzteren angestellte Klage auf Entschädigung abgewiesen, weil die Lord Campbells

---

[1] Law Reports: Queens Bench Division 1898 II p. 430 ff. Zeitungsnachrichten zufolge soll dies Urteil von dem court of appeal bestätigt sein.

Act von 1846 (vgl. unten S. 395) nicht Anwendung finde, da in diesem Gesetz Hinterbliebene von Ausländern nicht erwähnt werden. Dieser auffällige Standpunkt mufs berechtigtes Aufsehen erregen und ist geeignet zu Retorsionen zu führen. Der Appellhof zu Aix erklärt in einem wegen ähnlicher Ansprüche gegen englische Reeder dort anhängigem Prozefs, dafs jedenfalls jener Grundsatz als den guten Sitten und den règles intimes de la conscience universelle widerstreitend vor französischen Gerichten von englischen Reedern nicht geltend gemacht werden könne, selbst wenn bei Schiffskollisionen auf hoher See an sich das Recht der Flagge in betreff der Haftbarkeit anzuwenden wäre (Urteil vom 23. Januar 1899 Revue intern. du droit mar. XV p. 42). Vgl. unten 3.

Ebenso auffallend ist die ungünstigere Behandlung der Ausländer in der englischen Praxis in folgendem Punkt: Obwohl nach sect. 503 Merch. Shipping Act. 1894 britische und ausländische Schiffe in betreff des Mafses der Haftbarkeit der Reeder gleichgestellt sind, wird den ausländischen Schiffen doch nicht bei Berechnung der nach dem Tonnengehalt zu bemessenden Haftungssumme wie britischen Schiffen gestattet von dem Bruttoraumgehalt des Schiffes den Raumgehalt der Schiffsbesatzungsräume abzuziehen. Dies wird darauf gestützt, dafs nach sub sect. 2 (a) der Sect. 503 „crew space“ nur dann abzugsfähig sei, wenn derselbe „is certified under the regulations scheduled to this Act with regard hereto“. In betreffender Schedule 6 sect. 3 sei aber gesagt, dafs die englischen „surveyors of ships“ nach Besichtigung ein Attest darüber zu geben haben, dafs die Räume der Besatzung den Vorschriften des britischen Gesetzes in betreff der Gröfse, Ventilation u. s. w. entsprechen, sowie dafs das Attest dem „collector of customs“, der auch das Schiffsregister führt, zu geben sei. Alles dies sei aber nur bei britischen Schiffen möglich. Es wird dabei für unerheblich erklärt, ob gemäfs internationaler Übereinkommen durch order in council auf Grund sect. 84 M. S. A. die Mefsbriefe des ausländischen Schiffes den britischen Mefsbriefen gleichgestellt sind. So wurde dem dänischen Schiffe „Cathay“ durch Urteil des Admiralty Court vom 11. Mai 1900 (Richter Barnes) der Abzug von 106,58 tons crew space verweigert (Aspin. IX p. 100 ff.). Die Entscheidung stützt sich auf frühere Urteile, die unter Herrschaft der älteren Gesetze ergangen sind, namentlich das Urteil des court of appeal im Fall des deutschen Schiffes „Franconia“ (Aspin. IV p. 1 ff.). In diesem Fall wurde unterschieden zwischen Besatzungsräumen auf dem Oberdeck und unter dem Oberdeck. Der Abzug jener wurde für zulässig erklärt (so auch in dem Fall „Palermo“, Aspin. V p. 10 ff.), dagegen der Abzug dieser nicht zugelassen. Der Richter Barnes im Fall „Cathay“ hielt diesen Unterschied durch die neueren Gesetze für beseitigt, im Princip selbst aber noch das Urteil im Fall „Franconia“ für bindend. Er legte auch keinen Wert darauf, dafs das Schiff „Cathay“ in England erbaut und nach dortigen Vorschriften vermessen, auch das Attest des surveyors in betreff des crew-space vor der Ablieferung nach Dänemark erteilt war, da dies nicht zum Zweck der Registrierung in England geschehen sei. Sollte nicht etwa in höherer Instanz eine Remedur in Bälde eintreten, so dürfte es angezeigt sein, auf internationalem Weg die Beseitigung dieser Ungleicheit zu versuchen.

3. Aus der französischen Rechtspraxis ist nachzutragen und gegenüber dem Band I S. 20, 29, 68, 73 (Not. 14, 62, 69) Gesagten zu berichtigen, dafs der Kassationshof zu Paris durch Urteil vom 18. Juli 1895 (Sirey 1895 I p. 305) das französische Recht in betreff von Mafs und Art der Reederhaftung bei einer Schiffskollision innerhalb der französischen Territorialgewässer für ausschliefslich anwendbar erklärt, während die Praxis auf Grund des früher mitgeteilten Urteils vom 4. November 1892 (Sirey 1892 I p. 69) dabei bleibt, bei Schiffskollisionen auf hoher See das Recht der Flagge des schadenstiftenden Schiffes anzuwenden.

Nachträge und Berichtigungen zum zweiten Band.

S. 4: Das unter Nr. 18 genannte Invalidenversicherungsgesetz datiert vom 13. Juli 1899 (nicht 1900).

S. 18: Zeile 9 von unten lies: wo die leitende Reederei ihren Sitz hat.

S. 30: § 26 des Flaggenrechtsgesetzes ist durch eine Novelle vom 29. Mai 1901 dahin geändert, dafs im Abs. 1 nach dem Wort Lustyachten eingefügt ist:

> auf ausschliefslich zur Ausbildung von Seeleuten bestimmte Seefahrzeuge (Schulschiffe),

und ein zweiter Absatz hinzugefügt ist, welcher lautet:

> Durch Kaiserliche Verordnung und Zustimmung des Bundesrats kann die Geltung der im Abs. 1 bezeichneten Vorschriften auch auf andere, nicht zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmte Seefahrzeuge erstreckt werden.

Der bisherige Absatz 2 des § 26 ist als § 26[a] beibehalten.

S. 51 Not. 3: Das dort citierte Urteil vom 9. Dez. 1895 ist auch abgedruckt Entsch. Bd. 38 S. 86, vgl. jetzt das spätere Urteil in demselben Prozefs vom 19. Jan. 1901 Entsch. Bd. 47 S. 191 ff.

S. 57 Not. 8: Das dort citierte Urteil des Reichsgerichts vom 21. März 1900 siehe jetzt: Entsch. Bd. 46 Nr. 11.

S. 82: Ein Urteil des Reichsgerichts vom 27. März 1901. Jur. Wochenschrift 1901 S. 356 will die Zeitfracht nicht immer als reinen Werkvertrag behandeln, vielmehr je nach den Umständen auch Mittelstufen (Miete in betreff des Schiffes, Werkvertrag in betreff der Dienste der Besatzung) annehmen, wie im englischen Recht, s. Bd. I S. 299. Mir scheint dies unnötig und irreführend. Die Bd. II S. 82, 266 ff., 298, 299, 368 aufgestellten Grundsätze dürften für alle Fälle eine zweckentsprechende Lösung geben.

S. 89: Zeile 16 von oben statt „Frachtverkehrs“ lies „Frachtrechts“.

S. 108 Not. 9: Die hier erwähnten amendierten hanseatischen Frachtbedingungen (als „Hamburger Frachtbedingungen seit 1885“ S. 383 ff. abgedruckt) sind auf dem Seerechtskongrefs zu Genua (1892) einer Beratung zu Grunde gelegt und in etwas abgeänderter Form adoptiert, vgl. Bulletin de la société de legislation comparée Bd. 28 S. 99 ff., 108 ff.

Aufser Nordamerika beschränkt auch Japan die Zulässigkeit der Klauseln: § 502 des dortigen neuen H.G.B. läfst nicht zu: Freizeichnung von Schäden aus eigenem Verschulden des Reeders, bösem Willen oder grobem Verschulden der Schiffsbesatzung oder durch Seeuntüchtigkeit des Schiffes.

S. 110 Not. 1: statt § 305 B.G.B. lies § 306 B.G.B.

S. 112: Das Zeile 9 von oben erwähnte Urteil des O.L.G. Hamburg, Haus XXI Nr. 100 in betreff des Begriffes „safe port“ ist vom Reichsgericht durch Urteil vom 27. April 1901 (Jur. Wochenschrift S. 409) bestätigt.

S. 114 Not. 5: vgl. auch Urteil des O.L.G. Hamburg, Haus XX Nr. 18 in gleichem Sinne.

S. 116: in Not. 7 Zeile 4 von oben statt „dafs die Zeit“ lies „dafs die Tage“.

S. 117: Nr. 10 Zeile 3 von unten statt „Annahme mit Auslieferung“ lies „Annahme wie Auslieferung“.

S. 119: Zeile 2 von oben statt „darunter“ lies „darüber“.

Zu Nr. 2 des Textes vgl. noch R.O.H.G.-Entsch. IV S. 420; XI S. 262 ff.

S. 124: Zu den §§ 563, 564 sind noch die Vorschriften des § 297 Strafgesetzbuch zu beachten, deren Inhalt S. 284 Not. 5 angegeben ist.

S. 125: Zu Nr. 1 ist hinzuzusetzen: Dagegen hat er keinen Anspruch auf die Versicherungssumme, auch nicht in betreff imaginären Gewinnes, wenn das Schiff, mit welchem verladen werden sollte und das in der Police bezeichnet war, unterging, die Ware aber mit einem anderen Schiff glücklich angekommen ist, vgl. Urteil des Reichsgerichts vom 4. November 1891, Entsch. Bd. 28 S. 159 (Haus XII Nr. 118, Seuff. Bd. 47 S. 263) in Not. 10 zu § 651.

S. 138 zu Not. 3: Laden und Löschen gleichzeitig auf der Wasserseite und Landseite kann auch bei der erwähnten Klausel nicht gefordert werden, wo dies nicht ortsüblich ist, Haus XXI Nr. 136.

S. 147: Zeile 20 von unten lies: die unter gewöhnlichen Umständen während u. s. w.

S. 152 zu Not. 9: Neuere französische Urteile halten einen Streik für force majeure, wenn derselbe par sa soudaineté et sa géneralité ein obstacle invincible, nicht blofs eine gêne momentanée bildete, so Rouen 11. Dezember 1899, Revue intern. du droit mar. XV S. 439.

S. 191: Unter Nr. 4 a. E. lies § 706 Nr. 4 statt § 708 Nr. 4.

S. 209: Zu b ist auch R.O.H.G.-Entsch. Bd. 17 S. 237 zu vergleichen.

S. 210: Zeile 7 von oben siehe auch noch Haus XVII Nr. 7 (Reichsgericht 30. Oktober 1895).

S. 224: Zeile 10 von unten lies Bolze Bd. V Nr. 342 (nicht 542).

S. 225: Zeile 17 von unten lies R.G.-Entsch. Bd. XI (nicht XV) Nr. 25.

S. 243 Not. 1: Das dort citierte Urteil des Reichsgerichts vom 23. Mai 1898 ist auch Entsch. Bd. 41 Nr. 30 abgedruckt.

S. 254: Not. 1 Zeile 4 von unten lies Art. 1087 (statt 1028).

S. 303: Not. 1 am Ende lies unzutreffend sein.

S. 305: Zeile 3 von oben lies seefahrenden statt seeführenden.

S. 310: Zu dem vorletzten Satz, der die Übernahme eines Weitertransports auf einer Durchreise auf Grund des Durchkonnossements behandelt, ist zu ergänzen, dafs auch eine Übernahme der gesamten Verpflichtungen aus dem Konnossement gemäfs des § 415 B.G.B. gewollt sein kann. Eine solche setzt aber einen speciellen hierauf gerichteten Vertrag zwischen den Reedereien voraus, der der Genehmigung des Empfängers bedarf, vgl. R.O.H.G. XVI Nr. 39.

S. 318: Zeile 3 von unten lies 14. Juni statt 11. Juni.

S. 335: Zeile 11 von oben lies erwirbt statt erwirkt.

S. 344: Über die Unzulässigkeit des Anbietens von Ware, die mit einem andern als dem im Konnossement bezeichneten Schiff verladen war s. auch Haus XIII Nr. 12, 87; XXI Nr. 59. In letzterem Fall war nur der Name des Schiffes aus Versehen falsch geschrieben, eine Berichtigung wird für unzulässig erklärt, wenn das Versehen dem Empfänger nicht erkennbar war und dasselbe für ihn materielle Bedeutung hatte. Es dürften in solchem Fall nunmehr die §§ 119, 121, 122, 143, 155 B.G.B. anzuwenden sein.

S. 344 Not. 10: Das dort citierte Urteil des Reichsgerichts ist auch abgedruckt Entsch. Bd. 28 S. 159.

S. 345 Not. 11a: Das Urteil Jur. Wochenschrift 1900 S. 298 Nr. 16 ist jetzt vollständig abgedruckt Entsch. Bd. 46 Nr. 2.

S. 394: Zeile 2 von unten lies Lord Campbells Act 1846 (statt 1845).

S. 410: Zeile 9 und 10 von unten lies: Schiffsbautechniker zuzuziehen sind, im Ausland Experten u. s. w.

S. 494: Zu II, Seewurf, ist zu ergänzen, dafs die Erleichterung des Schiffs nicht der allein zulässige Zweck des Seewurfs ist, vgl. S. 472 (Seewurf als Löschungsmafsregel). Seewurf gefährlicher Ladungsgüter (Pulver, Explosivstoffe) kann ebenfalls als Havarie grosse gelten, wenn Brand auf dem Schiff entstanden und Gefahr vorhanden ist, dafs das Feuer jene Ladungsgüter erreicht, ebenso wenn Explosionsgefahr durch Selbstentzündung vorliegt.

In abgekürzter Form angeführte Werke.

Aufser den im ersten Band benutzten Werken und Sammlungen, vgl. Band I S. XIV ff., denen noch

Bolze, Praxis des Reichsgerichts in Civilsachen. Bd. I ff. (seit 1886).

Juristische Wochenschrift, Organ des deutschen Anwaltvereins (seit 1872), citiert nach den Jahrgängen,

hinzuzufügen sind, werden in diesem Band abgekürzt citiert:

Beneckes System des Seeassekuranz- und Bodmereiwesens, umgearbeitet von Nolte. Hamburg 1851/52 (citiert Benecke-Nolte).

Gourlie, *General Average.* Philadelphia 1881.

Govare, *Traité des Avaries Communes.* Paris 1882.

Heck, Das Recht der grofsen Haverei. Berlin 1889.

R. Lowndes, *The law of General average, english and foreign.* 4. Auflage. London 1888.

Mittelstein, Die Reichsgesetze, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und Flöfserei. 1896.

Molengraaff, *Internationale avary-grosse regeling.* Leiden 1880.

Scrutton, *The contract of affreightment as expressed in charterparties and bills of lading.* 3. Auflage 1893.

Ulrich, Grofse Haverei. Berlin 1884.

Vergleichende Gegenüberstellung

der Artikel des fünften Buchs des alten D.H.G.B. mit den Paragraphen des vierten Buchs des neuen H.G.B. [1]

A.D.H.G.B.	H.G.B. vom 10. Mai 1897	A.D.H.G.B.	H.G.B. vom 10. Mai 1897
Art. 432	—	Art. 461	§ 494
Art. 433	—	Art. 462	§ 495
Art. 434	—	Art. 463	§ 496
Art. 435, 1 Nr. 1, 2	—	Art. 464	§ 497
Art. 435, 1 Nr. 3	§ 480, 1	Art. 465	§ 498
Art. 435, 2	—	Art. 466	§ 499
Art. 436	—	Art. 467, 1	§ 500, 1
Art. 437	—	Art. 467, 2 S. 1	§ 500, 2, S. 1
Art. 438	—	Art. 467, 2 S. 2	—
Art. 439	§ 474	Art. 467, 2 S. 3	§ 500, 2 S. 2
Art. 440	§ 475	Art. 468	§ 501
Art. 441	§ 476	Art. 469	§ 502
Art. 442	§ 477	Art. 470, 1	§ 503, 1
Art. 443, 1	—	Art. 470, 2 S. 1	—
Art. 443, 2. 3	§ 478	Art. 470, 2 S. 2	§ 503, 2
Art. 444	§ 479	Art. 470, 2 S. 3	—
Art. 445	§ 481	Art. 471	§ 504
Art. 446, 1	§ 482	Art. 472	§ 505
Art. 446, 2. 3	—	Art. 473	§ 506
Art. 447	§ 483	Art. 474	§ 507
Art. 448	§ 480, 2	Art. 475	§ 508
Art. 449	§ 663	Art. 476	§ 509
Art. 450	§ 484	Art. 477	§ 510
Art. 451	§ 485	Art. 478	§ 511
Art. 452	§ 486	Art. 479	§ 512
Art. 453, 1	§ 487	Art, 480	§ 513
Art. 453, 2—4	—	Art. 481	§ 514
Art. 454	—	Art. 482	§ 515
Art. 455	§ 488	Art. 483	§ 516
Art. 456	§ 489	Art. 484	§ 517
Art. 457	§ 490	Art. 485	§ 518
Art. 458	§ 491	Art. 486	§ 519
Art. 459	§ 492	Art. 487	§ 520
Art. 460, 1—5	§ 493	Art. 488	—
Art. 460, 6	—	Art. 489	§ 521

[1] S. bedeutet: Satz; HS. bedeutet: Halbsatz; — bedeutet: gestrichen.

A.D.H.G.B.	H.G.B. vom 10. Mai 1897
Art. 490	§ 522
Art. 491	§ 523
Art. 492	§ 524
Art. 493	§ 525
Art. 494	—
Art. 495	§ 526
Art. 496	§ 527
Art. 497	§ 528
Art. 498	§ 529
Art. 499	§ 530
Art. 500	§ 531
Art. 501	§ 532
Art. 502	§ 533
Art. 503	§ 534
Art. 504	§ 535
Art. 505	§ 536
Art. 506	§ 537
Art. 507	§ 538
Art. 508	§ 539
Art. 509	§ 540
Art. 510	§ 541
Art. 511	§ 542
Art. 512	—
Art. 513	§ 543
Art. 514	§ 544
Art. 515	§ 545
Art. 516	§ 546
Art. 517	§ 547
Art. 518	§ 548
Art. 519	§ 549
Art. 520	§ 550
Art. 521	§ 551
Art. 522	§ 552
Art. 523	§ 553
Art. 524	§ 554
Art. 525	—
Art. 526 S. 1. 2	§ 555 S 1. 2
Art. 526 S. 3	—
Art. 526 S. 4	§ 555 S. 3
Art. 527	—
Art. 528—556	—
Art. 557	§ 556
Art. 558	§ 557
Art. 559	§ 558
Art. 560	§ 559
Art. 561	§ 560
Art. 562	§ 561
Art. 563	§ 562
Art. 564	§ 563
Art. 565	§ 564
Art. 566	§ 565
Art. 567	§ 566
Art. 568	§ 567
Art. 569	§ 568
Art. 570	§ 569
Art. 571	§ 570
Art. 572	§ 571
Art. 573	§ 572

A.D.H.G.B.	H.G.B. vom 10. Mai 1897
Art. 574	§ 573
Art. 575	§ 574
Art. 576	§ 575
Art. 577	§ 576
Art. 578	§ 577
Art. 579	§ 578
Art. 580	§ 579
Art. 581	§ 580
Art. 582	§ 581
Art. 583	§ 582
Art. 584	§ 583
Art. 585, 1	§ 584, 1
Art. 585, 2	—
Art. 585, 3	§ 584, 2
Art. 586	§ 585
Art. 587	§ 586
Art. 588	§ 587
Art. 589	§ 588
Art. 590	§ 589
Art. 591	§ 590
Art. 592	§ 591
Art. 593	§ 592
Art. 594	§ 593
Art. 595	§ 594
Art. 596	§ 595
Art. 597	§ 596
Art. 598	§ 597
Art. 599	§ 598
Art. 600	§ 599
Art. 601	§ 600
Art. 602	§ 601
Art. 603	§ 602
Art. 604	§ 603
Art. 605	§ 604
Art. 606	§ 605
Art. 607	§ 606
Art, 608	§ 607
Art. 609	§ 608
Art. 610	§ 609
Art. 611	§ 610
Art. 612, 1	§ 611, 1 HS. 1
Art. 612, 2	—
Art. 612, 3	§ 611, 1 HS. 2
Art. 612, 4	§ 611, 2
Art. 613	§ 612
Art. 614	§ 613
Art. 615	§ 614
Art. 616	§ 615
Art. 617	§ 616
Art. 618	§ 617
Art. 619	§ 618
Art. 620	§ 619
Art. 621	§ 620
Art. 622	§ 621
Art. 623	§ 622
Art. 624	§ 623, 1. 2
Art. 625	§ 624
Art. 626	—

A.D.H.G.B.	H.G.B. vom 10. Mai 1897	A.D.H.G.B.	H.G.B. vom 10. Mai 1897
Art. 627	§ 625	Art. 684	§ 683
Art. 628	§ 626	Art. 685	§ 684
Art. 629	§ 627	Art. 686	§ 685
Art. 630	§ 628	Art. 687	§ 686
Art. 631	§ 629	Art. 688	§ 687
Art. 632	§ 630	Art. 689	§ 688
Art. 633, 1	§ 631	Art. 690	§ 689
Art. 633, 2	—	Art. 691	§ 690
Art. 634	§ 632	Art. 692	§ 691
Art. 635	§ 633	Art. 693	§ 692
Art. 636	§ 634	Art. 694	§ 693
Art. 637	§ 635	Art. 695	§ 694
Art. 638	§ 636	Art. 696	§ 695
Art. 639	§ 637	Art. 697	§ 696
Art. 640	§ 638	Art. 698	§ 697
Art. 641	§ 639	Art. 699	§ 698
Art. 642	§ 640	Art. 700	§ 699
Art. 643	§ 641	Art. 701	—
Art. 644	§ 642, 1—3	Art. 702	§ 700
Art. 645	§ 643	Art. 703	§ 701
Art. 646	§ 644	Art. 704	§ 702
Art. 647	§ 645	Art. 705	§ 703
Art. 648	§ 646	Art. 706	§ 704
Art. 649	§ 647	Art. 707	§ 705
Art. 650	§ 648	Art. 708	§ 706
Art. 651	§ 649	Art. 709	§ 707
Art. 652	§ 650	Art. 710	§ 708
Art. 653	§ 651	Art. 711	§ 709
Art. 654	§ 652	Art. 712	§ 710
Art. 655	§ 653	Art. 713	§ 711
Art. 656	§ 654	Art. 714	§ 712
Art. 657	§ 655	Art. 715	§ 713
Art. 658	§ 656	Art. 716	§ 714
Art. 659	§ 657	Art. 717	§ 715
Art. 660	§ 658	Art. 718	§ 716
Art. 661	§ 659	Art. 719	§ 717
Art. 662	§ 660	Art. 720	§ 718
Art. 663	§ 661	Art. 721	§ 719
Art. 664	§ 662	Art. 722	§ 720
Art. 665	§ 664	Art. 723, 1	§ 721, 1
Art. 666	§ 665	Art. 723, 2	—
Art. 667	§ 666	Art. 723, 3	§ 721, 2
Art. 668	§ 667	Art. 724	§ 722
Art. 669	§ 668	Art. 725	§ 723
Art. 670	§ 669	Art. 726	§ 724
Art. 671	§ 670	Art. 727	§ 725
Art. 672	§ 671	Art. 728	§ 726
Art. 673	§ 672	Art. 729	§ 727
Art. 674	§ 673	Art. 730	§ 728
Art. 675	§ 674	Art. 731, 1. 2	§ 729
Art. 676	§ 675	Art. 731, 3	—
Art. 677	§ 676	Art. 732	§ 730
Art. 678	§ 677	Art. 733	§ 731
Art. 679	§ 678	Art. 734	§ 732
Art. 680	§ 679	Art. 735, 1	—
Art. 681	§ 680	Art. 735, 2	§ 733
Art. 682	§ 681	Art. 736	§ 734
Art. 683	§ 682	Art. 737	§ 735

A.D.H.G.B.	H.G.B. vom 10. Mai 1897	A.D.H.G.B.	H.G.B. vom 10. Mai 1897
Art. 738	§ 736	Art. 793	§ 789
Art. 739	§ 737	Art. 794	§ 790
Art. 740	§ 738	Art. 795	§ 791
Art. 741	§ 739	Art. 796	§ 792
Art. 742	§ 740	Art. 797	§ 793
Art. 743	§ 741	Art. 798	§ 794
Art. 744	§ 742	Art. 799	§ 795
Art. 745	§ 743	Art. 800	§ 796
Art. 746	§ 744	Art. 801	§ 797
Art. 747	§ 745	Art. 802	§ 798
Art. 748	§ 746	Art. 803	§ 799
Art. 749	§ 747	Art. 804	§ 800
Art. 750	§ 748	Art. 805	§ 801
Art. 751	§ 749	Art. 806	§ 802
Art. 752	§ 750	Art. 807	§ 803
Art. 753	§ 751	Art. 808	§ 804
Art. 754	§ 752	Art. 809	§ 805
Art. 755	§ 753	Art. 810	§ 806
Art. 756	—	Art. 811	§ 807
Art. 757 Nr. 1	—	Art. 812	§ 808
Art. 757 Nr. 2—10	§ 754 Nr. 1—9	Art. 813	§ 809
Art. 758	§ 755	Art. 814	§ 810
Art. 759	§ 756	Art. 815	§ 811
Art. 760	§ 757	Art. 816	§ 812
Art. 761	§ 758	Art. 817	§ 813
Art. 762	§ 759	Art. 818	§ 814
Art. 763	§ 760	Art. 819	§ 815
Art. 764	§ 761, 2	Art. 820	§ 816
Art. 765	§ 762	Art. 821	§ 817
Art. 766	§ 763	Art. 822	§ 818
Art. 767	§ 764, 1	Art. 823	§ 819
Art. 768	§ 765	Art. 824	§ 820
Art. 769	—	Art. 825	§ 821
Art. 770, 1	§ 766	Art. 826	§ 822
Art. 770, 2	—	Art. 827	§ 823
Art. 771	§ 767	Art. 828	§ 824
Art. 772	§ 768	Art. 829	§ 825
Art. 773	§ 769	Art. 830	§ 826
Art. 774	§ 771	Art. 831	§ 827
Art. 775	§ 772	Art. 832	§ 828
Art. 776	§ 773	Art. 833	§ 829
Art. 777	§ 774	Art. 834	§ 830
Art. 778	§ 775	Art. 835	§ 831
Art. 779	§ 776	Art. 836	§ 832
Art. 780, 1	§ 764, 2	Art. 837	§ 833
Art. 780, 2. 3	—	Art. 838	§ 834
Art. 781	§ 777	Art. 839	§ 835
Art. 782	§ 778	Art. 840	§ 836
Art. 783	§ 779	Art. 841	§ 837
Art. 784	§ 780	Art. 842	§ 838
Art. 785	§ 781	Art. 843	§ 839
Art. 786	§ 782	Art. 844	§ 840
Art. 787	§ 783	Art. 845	§ 841
Art. 788	§ 784	Art. 846	§ 842
Art. 789	§ 785	Art. 847	§ 843
Art. 790	§ 786	Art. 848	§ 844
Art. 791	§ 787	Art. 849	§ 845
Art. 792	§ 788	Art. 850	§ 846

A.D.H.G.B.	H.G.B. vom 10. Mai 1897	A.D.H.G.B.	H.G.B. vom 10. Mai 1897
Art. 851	§ 847	Art. 883	§ 876
Art. 852	§ 848	Art. 884	§ 880
Art. 853	§ 849	Art. 885	§ 881
Art. 854	§ 850	Art. 886	§ 882
Art. 855	§ 851	Art. 887	§ 883
Art. 856	§ 852	Art. 888	§ 884
Art. 857	§ 853	Art. 889	—
Art. 858	§ 854	Art. 890	§ 885
Art. 859	§ 855	Art. 891	§ 886
Art. 860	§ 856	Art. 892	§ 887
Art. 861	§ 857	Art. 893	§ 888
Art. 862	§ 858	Art. 894	§ 889
Art. 863	§ 859	Art. 895	§ 890
Art. 864	§ 860	Art. 896 S. 1	§ 891 S. 1
Art. 865	§ 861	Art. 896 S. 2	—
Art. 866	§ 862	Art. 896 S. 3	§ 891 S. 3
Art. 867	§ 863	Art. 897	§ 892
Art. 868	§ 864	Art. 898	§ 893
Art. 869	§ 865	Art. 899	§ 894
Art. 870	§ 866	Art. 900	§ 895
Art. 871	§ 867	Art. 901	§ 896
Art. 872	§ 868	Art. 902	§ 897
Art. 873	§ 869	Art. 903	§ 898
Art. 874	§ 870	Art. 904	§ 899
Art. 875	§ 871	Art. 905	§ 900
Art. 876	§ 872	Art. 906	§ 901
Art. 877	§ 873	Art. 907	§ 902
Art. 878	§ 874	Art. 908	§ 903
Art. 879	§ 875	Art. 909	§ 904
Art. 880	§ 876	Art. 910	§ 905
Art. 881	§ 877	Art. 911	—
Art. 882	§ 878		

EINLEITUNG.

I. Die jetzigen seerechtlichen Gesetze Deutschlands mit ergänzenden Verordnungen und Bestimmungen.

A. Gesetze, Verordnungen u. s. w. des Reiches.

1. Aus der Reichsverfassung vom 16. April 1871, ergänzt durch Gesetz vom 3. März 1873, ist hervorzuheben:

Art. 4. Der Beaufsichtigung seitens des Reiches unterliegen die nachstehenden Angelegenheiten:

9. Die Schiffahrtszeichen (Leuchtfeuer, Tonnen und sonstige Tagesmarken) [1].

Art. 54. Die Kauffahrteischiffe aller Bundesstaaten bilden eine einheitliche Handelsmarine.

Das Reich hat das Verfahren zur Ermittelung der Ladungsfähigkeit der Seeschiffe zu bestimmen, die Ausstellung der Meſsbriefe, sowie der Schiffs-Certifikate zu regeln und die Bedingungen, von welchen die Erlaubniſs zur Führung eines Seeschiffes abhängig ist.

In den Seehäfen und auf allen natürlichen und künstlichen Wasserstraſsen der einzelnen Bundesstaaten werden die Kauffahrteischiffe sämmtlicher Bundesstaaten gleichmäſsig zugelassen und behandelt. Die Abgaben, welche in den Seehäfen von den Seeschiffen oder deren Ladungen für die Benutzung der Schiffahrtsanstalten erhoben werden, dürfen die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung dieser Anstalten erforderlicken Kosten nicht übersteigen.

Auf allen natürlichen Wasserstraſsen dürfen Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, erhoben werden. Diese Abgaben, sowie die

1) Bd. I S. 8 N. 11 ist mitgeteilt, wie diese Aufsicht ausgeübt wird, vgl. Herbig: „Einheitliche Betonnungssysteme unter besonderer Berücksichtigung des durch Bundesratsbeschluſs vom 31. Juli 1887 verordneten National-Deutschen Systems“, Berlin 1888.

Abgaben für die Befahrung solcher künstlichen Wasserstrafsen, welche Staatseigenthum sind, dürfen die zur Unterhaltung und Herstellung der Anstalten und Anlagen erforderlichen Kosten nicht übersteigen. Auf die Flöfserei finden diese Bestimmungen insoweit Anwendung, als dieselbe auf schiffbaren Wasserstrafsen betrieben wird.

Auf fremde Schiffe oder deren Ladung andere oder höhere Abgaben zu legen, als von den Schiffen der Bundesstaaten oder deren Ladungen zu entrichten sind, steht keinem Einzelstaate, sondern nur dem Reiche zu.

Auf Grund des Art. 54 ist von dem Bundesrat die Schiffsvermessungsordnung vom 1. März 1895 erlassen, s. hierüber Bd. I S. 119[2]) (dazu Instruktion vom 26. März 1895), mit besonderen Vorschriften über die Vermessung der Schiffe für Fahrt durch den Suezkanal vom 30. März 1895.

2. Reichsgesetz, betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe vom 22. Juni 1899, mit Kaiserl. Verordn. vom 1. März 1900 und 4. September 1900, welches die bisherigen Registergesetze (Bd. I S. 60, 90 ff.) ersetzt, in Geltung geblieben sind aber noch die §§ 18, 19 des Ges. vom 25. Oktober 1867 und die Kaiserlichen Verordnungen vom 25. Oktober 1867 und 8. November 1893, betreffend die Form der Nationalflagge, s. Bd. I S. 91. Dazu Vorschriften des Bundesrats laut Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 10. November 1899 (Centralbl. für das Deutsche Reich von 1899 S. 380 ff.).

3. Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich vom 10. Mai 1897, namentlich dessen viertes Buch: Seehandel (§§ 474—905) und Einführungsgesetz vom 10. Mai 1897, wovon das Seerecht betreffen die Art. 1 Abs. 1. 2. 3, 6, 7, 15, 19 und 20.

4. Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872 mit Ausnahme des § 68, welcher durch Art. 8 Einf.Ges zum H.G.B. aufgehoben und durch § 487 H.G.B. ersetzt ist, s. Bd. I S. 446 ff. Ein Entwurf einer neuen Seemannsordnung, sowie eines Gesetzes, betreffend Abänderung einiger damit zusammenhängender Bestimmungen des H.G.B. und des — unter 5 — folgenden Gesetzes ist dem Reichstag in der Session 1899/1900 vorgelegt, in erster Beratung einer Kommission überwiesen, welche ihre Arbeiten nicht erledigte, ist aber jetzt (Herbst 1900) abermals vorgelegt.

5. Reichsgesetz, betreffend die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hülfsbedürftiger Seeleute vom 27. Dezember 1872, s. Bd. I S. 458 ff.[3]).

---

2) Vgl. dazu Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 25. Januar 1898, betr. die Schiffsvermessung in Ostasien (R.G. Bl. S. 1017).

3) S. dazu R.G.Entsch. Bd. XLI S. 59 ff., wo eine Regrefsforderung gegen die Reederei des Schiffes abgelehnt wird, auf welchem diese Seeleute angestellt waren.

6. Die Reichsgewerbeordnung (neu revidiert 25. Juli 1900) bestimmt in den §§ 31, 40, dafs „Seeschiffer, Seesteuerleute, Maschinisten der Seedampfschiffe und Lotsen" sich durch ein „Befähigungszeugnis der zuständigen Verwaltungsbehörde" ausweisen müssen. Der Bundesrat erläfst die Vorschriften über den Nachweis der Befähigung[4]).

7. Strandungsordnung vom 17. Mai 1874.

8. Reichsgesetz, betreffend die Untersuchung von Seeunfällen vom 27. Juli 1877[5]).

9. Reichsgesetz, betreffend die Schiffsmeldungen bei den Konsulaten des Deutschen Reiches vom 25. März 1880 (dazu Ausführungsverordnung vom 28. Juli 1880), s. Bd. I S. 342.

10. Reichsgesetz, betreffend die Küstenschiffahrt vom 22. Mai 1881 mit dazu erlassenen Kaiserlichen Verordnungen, s. Bd. I S. 103, 104.

11. Reichsgesetzliche Vorschriften über die Zuständigkeit der Amtsgerichte in den Fällen der §§ 524, 530, 590, 685, 729, 884 H.G.B. und das Verfahren bei Bestätigung von Dispachen in den §§ 145, 146, 149 ff. des Gesetzes über die freiwillige Gerichtsbarkeit vom 21. Mai 1898.

12. Reichsgesetzliche Vorschriften über Schiffspfandrechte an registrierten See- und Binnenschiffen (Schiffshypothek), enthalten in den §§ 1259 - 1272 des Bürgerlichen Gesetzbuches für das Deutsche Reich vom 18. August 1896 und den §§ 100—124 des

---

4) Auf Grund dieser Gesetze sind von dem Bundesrat erlassen: a. „Vorschriften über den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen (bei anderen Seeschiffen gelten also noch die lokalen Verordnungen) und das Verfahren bei den betreffenden Prüfungen" vom 6. August 1887, ergänzt durch weitere Vorschriften vom 15. Juni 1888, 11. Juni 1891, 4. März 1895, deren Hauptinhalt Bd. I S. 309 bis 310 in betreff des Schifters und Bd. I S. 450 in betreff der Steuerleute mitgeteilt sind. Neuere Vorschriften sind erlassen α. vom 10. Februar 1899 über Zulassung zur Führung von Hochseefischereifahrzeugen in kleiner und der Islandsfahrt, β. vom 14. März 1899, wonach § 2 der Vorschriften vom 6. August 1887 über „kleine Fahrt" (s. Bd. I S. 309 N. 2) dahin geändert wird, dafs dieselbe ausgedehnt wird auf Fahrten in der Ostsee und in der Nordsee bis zum 61. Grad nördlicher Breite und im englischen Kanal mit Schleppdampfern jeder Gröfse, die zur selbständigen Seefahrt nicht bestimmt sind, sofern sie nur zur Schleppfahrt verwendet werden, soweit diese Fahrten nicht zur Küstenfahrt gehörten. b. „Vorschriften über den Nachweis der Befähigung und über das Verfahren bei den Prüfungen der Maschinisten auf deutschen Seedampfschiffen" vom 26. Juli 1891 (s. Bd. I S. 450). Diese Vorschriften gelten auch bei Dampfern, welche nicht „Kauffahrteischiffe" sind.
In betreff der Lotsen bestimmt § 31 R.G.Ordg., dafs dieselben ebenfalls des Befähigungszeugnisses der zuständigen Verwaltungsbehörde bedürfen und der Bundesrat hierüber Vorschriften erlassen könne. Solche sind bisher noch nicht erlassen, es gelten also hier die lokalen Vorschriften. Ferner bestimmt § 34 R.G.Ordg., dafs die Landesgesetze den Betrieb des Lotsengewerbes von besonderer Genehmigung abhängig machen können.

5) Das Reichsgesetz vom 11. Juni 1878 dehnt die in diesem Gesetz über Seesteuerleute gegebenen Vorschriften aus auf die „Maschinisten der Seedampfschiffe".

Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit vom 17. Mai 1898.

13. Reichsgesetzliche Vorschriften über die Zwangsvollstreckung in registrierte inländische Schiffe (See- und Binnenschiffe)[6]) und solche ausländische Schiffe, welche nach unseren Vorschriften einzutragen wären, enthalten in den §§ 864, 865, 870 Abs. 2 der Civilprozeſsordnung für das Deutsche Reich vom 17. Mai 1898 und den Abschnitten II und III des Gesetzes über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung vom 24. März 1897.

14. Reichsgesetzliche Vorschriften über das Aufgebot von Schiffsgläubigern in den §§ 946—959, 1002 der Civilprozeſsordnung, mit einem Vorbehalt für das Landesrecht bezüglich der Art der Veröffentlichung in § 1024 derselben.

15. Reichsgesetz über das Auswanderungswesen vom 9. Juni 1897.

16. Anknüpfend an § 145 des Reichsstrafgesetzbuches in der Fassung des Gesetzes vom 26. Februar 1876 regeln folgende Kaiserliche Verordnungen das Seestraſsenrecht:

a. §§ 4 und 5 der Not- und Signalordnung auf See und in den Küstengewässern vom 14. August 1876, betreffend die Lotsensignale[6a]).
b. Verordnung über das Verhalten der Schiffe nach dem Zusammenstoſs auf See vom 14. August 1876, ergänzt durch weitere Verordnung vom 29. Juli 1889.
c. Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoſses der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897, ergänzt durch Verordnung vom 16. Oktober 1900.
d. Verordnung, betreffend Lichter und Signalführung der Fischerfahrzeuge vom 10. Mai 1897.

17. Reichsgesetz, betreffend die Unfallversicherung der Seeleute und anderer bei der Schiffahrt beteiligten Personen in neuer Fassung vom 30. Juni 1900[7]).

18. Das Reichsgesetz, betreffend die Invaliditäts- und Altersversicherung vom 22. Juni 1889 (jetzt „Invalidenversicherungsgesetz“ vom 13. Juli 1900), bezieht sich nach § 1 Nr. 3 auch auf Personen der Schiffsbesatzung deutscher Seefahrzeuge[8]).

6) Die Zwangsvollstreckung in nichteingetragene Schiffe geschieht wie die in andere bewegliche Sachen, die Zwangsvollstreckung in Schiffsparte eingetragener Schiffe ebenfalls, jedoch mit einigen besonderen Modifikationen, vgl. §§ 857, 858 C.P.O.

6a) Die §§ 1—3 sind durch Abschnitt IX der unter c genannten Verordnung vom 9. Mai 1897 ersetzt.

7) Dazu gelten nach § 124 des Ges. noch Beschlüsse des Bundesrates auf Grund § 1 Abs. 4 des früheren Ges. publiziert durch Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 14. Juni 1895 und 6. Februar 1886, durch welche die Versicherungspflicht auf Besatzung von Hochseefischereidampfern und Fahrzeugen groſser Heringsfischerei ausgedehnt wird, vgl. Bd. I S. 7, 100.

8) Alle vorstehenden Gesetze gelten im ganzen Reichsgebiet, nur für Helgoland ist auch jetzt noch (vgl. Bd. I S. 7 N. 10) die Ausnahme zu

19. Reichsges. vom 14. Juni 1900 unter IIIa, betreffend Stempel der Frachturkunden.

B. Landesgesetze.

Privatrechtliche Vorschriften sind landesgesetzlich nur noch soweit, als Art. 15, 19, 20 des Einf.Ges. zum H.G.B. dies gestatten, zulässig (vgl. Bem. zu den Artikeln).

Öffentlichrechtliche Vorschriften und solche, die nur das Verfahren regeln, sind und bleiben landesgesetzlich zulässig, soweit dieselben nicht reichsrechtlichen Vorschriften über dieselbe Materie entgegenstehen, also nur zur Ergänzung und Ausführung solcher dienen oder Materien behandeln, über welche reichsrechtliche Vorschriften nicht vorhanden sind.

Die Landesgesetzgebung hat die Konsequenz aus dieser Rechtslage gezogen.

Die in den Bundesseestaaten erlassenen Ausführungsgesetze zum Handelsgesetzbuch haben die früher in Geltung gewesenen Einführungsgesetze zum alten Handelsgesetzbuch aufgehoben. Was aus diesen letzteren noch ferner Gültigkeit behalten konnte und sollte, ist in die neuen Ausführungsgesetze übernommen oder wird von diesen als vorläufig noch fortbestehend erklärt[9]).

---

machen, dafs dort die Seemannsordnung und die unter Nr. 6 genannten gewerblichen Vorschriften nicht gelten. Dafs an Stelle jener Buch V Titel IV des alten H.G.B. dort gelte, wie Bd. I a. a. O. angenommen wurde, ist nicht aufrechtzuhalten, da dieser Titel zur Zeit der Einführung des alten H.G.B. in Helgoland schon aufgehoben war (§ 110 Seem.Ordn.). — Inwieweit die im Text genannten Reichsgesetze und Verordnungen nur für „Kauffahrteischiffe" gelten s. Bem. zu § 1 des Flaggengesetzes.

9) Das preufsische Ausführungsgesetz zum H.G B. vom 24. September 1899 behält im Art. 7 Königlicher Verordnung vor, landesgesetzliche Vorschriften in dem Sinne der §§ 480 Abs. 2, 521, 566 Abs. 1 H G.B. zu erlassen. Bis zum Erlafs solcher Königlichen Verordnung sollen noch in Kraft bleiben:

die §§ 32, 33, 34 des Einf.Ges. zum alten H.G.B. in Hannover,
die §§ 67, 68 des Einf.Ges. zum alten H.G.B. in Schleswig-Holstein,
§ 2 des Einf.Ges. zum alten H.G.B. im Jadegebiet,

welche Bd. I S. 168, 354 mitgeteilt sind.

Das Hamburgische Ausführungsgesetz zum H.G.B. vom 29. Dezember 1899 reproduziert in § 4 die Vorschriften, welche früher nach § 46 des Einf.Ges. zum alten H.G.B. in betreff der Heimatshäfen galten (s. Bd. I S. 169), hält im § 6 vorläufig die Vorschrift des § 46 Einf.Ges. zum alten H.G.B., betreffend die Führung des Journals bei Küstenfahrten (s. Bd. I S. 354), aufrecht, behält aber nähere Bestimmungen „über die Führung von Tagebüchern auf kleineren Fahrzeugen" einer Verordnung des Senats vor.

§ 7 erklärt: Zum Erlafs örtlicher Verordnungen im Sinne der §§ 561, 568, 593, 595 ist die Deputation für Handel und Schiffahrt zuständig.

Das Gesetz, betreffend die Löschzeit für Seeschiffe im Hamburger Hafen, vom 30. Januar 1885 ist aufgehoben. An die Stelle dieses Gesetzes hat die Deputation für Handel und Schiffahrt gemäfs § 7 Ausf.Ges. eine „Verordnung, betreffend die Löschzeit für Seeschiffe im Hamburgischen Hafen" (Ges.Samml. 1899 II S. 207 ff.), vom 29. Dezember 1899 erlassen, welche im Anhang zu Abschnitt 4 Buch IV H.G.B. mitgeteilt wird.

Diese Ausführungsgesetze beschäftigen sich nach der in N. 9 gegebenen Übersicht nur mit den im Handelsgesetzbuch ausdrücklich den Landesgesetzen vorbehaltenen privatrechtlichen Materien. Aufserdem bestehen noch die landesgesetzlichen Vorschriften, welche in Ausführung des § 45 Seem.Ordg. erlassen sind (vgl. Bd. I S. 454).

Von öffentlichrechtlichen und das Verfahren betreffenden landesgesetzlichen Vorschriften sind zu erwähnen:

a. die übereinstimmenden ergänzenden landesgesetzlichen Vorschriften über die Führung der Tagebücher der Schiffer s. Bd. I S. 346—347;

b. die übereinstimmenden landesgesetzlichen Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter s. Bd. I S. 333 N. 4, über gesundheitspolizeiliche Kontrolle der Seeschiffe s. Bd. I S. 441[10]), über die Führung eines Maschinenjournals auf Dampfschiffen s. Bd. I S. 450;

---

§ 8 giebt an Stelle der durch Art. 19 des Einf.Ges. zum H.G.B. aufrecht erhaltenen älteren Vorschriften über die Abnahme von Frachtgütern zu Wasser in Abweichung von den §§ 608, 609 H.G.B. neue Vorschriften, abgedruckt in den Bem. zu § 609.

§ 9 bestimmt, dafs der Hamburger Dispacheur für alle Häfen des Staatsgebietes zuständig ist.

In Bremen reproduziert das Ausf Ges. zum H.G.B. vom 18. Juli 1899 in § 6 die Bd. I S. 169 mitgeteilte frühere Vorschrift des § 40 Einf.Ges. zum alten H.G.B.

Das Ausf.Ges. zum H.G.B. vom 18. Juli 1899 giebt unter Aufhebung der früheren Gesetze im § 30 Vorschriften, betreffend die Verpfändung im Bau befindlicher Schiffe (vgl. Art. 20 des Reichseinf.Ges. zum H.G.B,). In Kraft ist geblieben die Verordnung über die Löschung der Seeschiffe vom 12. Februar 1866 mit späteren Ergänzungen, die im Anhang zu Abschnitt 4 Buch IV H.G.B. mitgeteilt wird.

In Lübeck bestimmt das Ausf.Ges. z. H.G.B. und B.G.B. und Wechselordnung vom 7. November 1899 im § 168 (wie früher Art. 17 Einf.Ges. zum alten H.G.B. s. Bd. I S. 269): dafs die Vorschriften des H.G.B., welche sich auf den Aufenthalt des Schiffes im Heimatshafen beziehen, für die Schiffe, deren Heimat Lübeck ist, auf Travemünde ausgedehnt werden, im § 169 neu über die Verpflichtung von Küstenfahrern zur Führung von Tagebüchern (s. unten Note zu § 521 H.G.B.).

In Oldenburg reproduziert das Ausf.Ges. zum B.G.B. und H.G.B. vom 15. Mai 1899 in den §§ 46 und 47 die Vorschriften der Art. 27 und 29 des früheren Einf.Ges. zum alten H.G.B. über Heimatshäfen und Küstenfahrer (s. Bd. I S. 169, 354).

In Mecklenburg-Schwerin reproduziert die Verordnung zur Ausführung des H.G.B. vom 9. April 1899 im § 9 den ersten Absatz von § 51 der Einf.Verordnung zum alten H.G.B. (s. Bd. I S. 251);

in § 10 den § 52 dieser Verordnung s. Bd. I S. 245;

in den §§ 11—20 die bisherigen Vorschriften über das Setzungsrecht vgl. Bd. I S. 278—282.

§ 21 spricht wie früher § 55 der Einf.Verordnung zum alten H.G.B. aus, dafs folglich § 501 H.G.B. für mecklenburgische Schiffe nicht gilt.

§ 22 reproduziert § 57 der Einf.Verordnung zum alten H.G.B. s. Bd. I S. 354.

10) Siehe jetzt auch die Vorschriften der internationalen Sanitätsübereinkunft gegen die Einführung und Verbreitung der Pest vom 19. März 1900 (R.G.Bl. S. 43 ff. für Seeschiffe S. 121 ff.).

c. landesgesetzliche Vorschriften über Schiffsregister, namentlich über die Behörden, welche die Schiffsregister zu führen haben, s. unten Bem. zu § 27 des Flaggengesetzes;

d. in betreff der Verklarungen sind jetzt reichsrechtlich (§ 145 Reichsgesetz über freiwillige Gerichtsbarkeit) die Amtsgerichte zuständig (früher nur landesgesetzlich Bd. I S. 361). Die Vorschriften der Landesgesetze über das Verfahren bei Anmeldung und Aufnahme einer Verklarung (s. Bd. I S. 358, 359, 361) bestehen aber noch, soweit dieselben dem Handelsgesetzbuch nicht widersprechen. Jedoch sind die §§ 58, 59 der Einf.Verordnung zum alten H.G.B. in Mecklenburg-Schwerin durch das Ausf.Gesetz (s. N. 9) aufgehoben. Es bestehen also nur noch: für Verklarungen, die bei den Amtsgerichten Hamburg und Bergedorf aufgenommen werden, die auf Grund des hamburgischen Gesetzes vom 30. Januar 1891 erlassenen Vorschriften des Hamburger Senats in der Bekanntmachung, betreffend das Verklarungswesen vom 25. Mai 1891, für Lübeck: die Verordnung über Verklarungen vom 26. Juli 1890.

Endlich bestehen landesgesetzliche Vorschriften über Ernennung von Sachverständigen, deren Zuständigkeit und die gewisser Behörden, die bei dem Auswanderungswesen in Betracht kommen, Hafen- und Revier-Ordnungen, lokale Verordnungen über Strafsenrecht in den Häfen und Flüssen, welche, soweit nötig, bei den einzelnen Materien hervorgehoben werden. Alle weiteren Landesgesetze sind jetzt beseitigt.

In betreff der

II. ausländischen Seerechte

ist zu der in Bd. I S. XVII u. 10 ff. gegebenen Darstellung nachzutragen:

Am 16. Juni 1899 ist in Japan ein neues Handelsgesetzbuch wirklich in Kraft getreten, dessen Entwurf unter Anlehnung an das deutsche Recht von drei einheimischen Juristen ausgearbeitet wurde. Lönholm (Professor in Tokyo) hat eine deutsche Übersetzung (Bremen, Max Nöfsler 1900) erscheinen lassen. Das Seerecht (Buch V), einschliefslich einer Seemannsordnung, ist auf 152 Paragraphen zusammengedrängt, die Schiffsregister zeigen die modernste Ausgestaltung und stehen in ihrer privatrechtlichen Bedeutung den Grundbüchern gleich, Hypotheken auch an im Bau begriffenen Schiffen können durch Eintragung bestellt werden.

In Uruguay ist das dortige Handelsgesetzbuch, durch neuere Gesetze verbessert, 1886 in einer neuen offiziellen Ausgabe erschienen (Montevideo 1886).

Reichs- und Landesgesetze, betreffend das Schiffsregister.

Vorbemerkung.

An die Stelle des im ersten Band S. 90 ff. abgedruckten und kommentierten Gesetzes vom 25. Oktober 1867 und dessen dort mitgeteilter Ergänzungen ist das nachfolgende neue Reichsgesetz, betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe, vom 22. Juni 1899 getreten. Die wesentlichsten Abänderungen betreffen: die erweiterte Zulassung von Handelsgesellschaften als Reeder (§ 2), Regelung eines Übergangsstadiums für den Fall des Überganges von Schiffsparten an Ausländer (§ 3), Vermehrung der Schiffsregister (§ 4), nähere Bestimmung darüber, in welches Register die Schiffe einzutragen sind, womit eine schärfere Hervorhebung des Begriffes des Heimatshafens in Verbindung steht (§§ 6, 13 Abs. 3), Bestimmungen zur Verhütung der Erlangung doppelter Flagge (§ 9), Erleichterung der Eintragung von Veränderung auf den Schiffscertifikaten durch Zulassung der Führung eines bloſsen Auszugs an Bord (§ 11 Abs. 3) und Auswechselung gegen ein neues Certifikat, wenn das Schiff sich im Ausland befindet (§ 15), Verleihung der Reichsflagge an deutsche Binnenschiffe, die auf ausländischen Flüssen verkehren und Einrichtung besonderer Schiffsregister für diese Schiffe (§ 26). In Kraft geblieben sind die §§ 18 und 19 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867[1]) (vgl.

---

1) Dieselben lauten:

§ 18. Die in Gemäſsheit des § 2 zur Führung der Bundesflagge berechtigten Schiffe, welche infolge der Vorschrift Art. 432 ff. des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches in das Schiffsregister eines Bundesstaates bereits eingetragen und mit Certifikaten behufs Führung der Landesflagge versehen sind, brauchen zur Ausübung des Rechts, die Bundesflagge zu führen, von neuem in das Schiffsregister nicht eingetragen und mit neuen Certifikaten nicht versehen zu werden.

§ 19. Die landesgesetzlichen Bestimmungen über die Führung der bisherigen Schiffsregister finden auch auf die nach diesem Gesetze zu führenden Schiffsregister Anwendung, soweit sie mit den Vorschriften desselben sich vertragen und unbeschadet ihrer späteren Änderung auf landesgesetzlichem Wege.

Begründung des Entwurfes des vorliegenden Gesetzes in den Stenographischen Berichten des Reichstags 10. Legislaturperiode Session 1898/1900, Anlageband II S. 1297). Danach bestehen landesgesetzliche ergänzende Vorschriften neben dem Reichsgesetz fort. Dieselben werden in Folgendem an den betreffenden Stellen erwähnt werden. Es ist ferner das Reichsgesetz ergänzt durch Kaiserliche Verordnungen und Vorschriften des Bundesrats, welche zu den betreffenden Paragraphen des Reichsgesetzes unten mit abgedruckt sind, soweit erforderlich.

Die Natur der Schiffsregister und ihre Bedeutung für das Privatrecht hat durch das neue Gesetz keine Änderung erfahren. Es ist hierüber auf die Ausführungen im I. Band S. 104—113, vgl. S. 137—139, und die Vergleichung mit dem ausländischen Recht S. 128—131 zu verweisen.

Die näheren Vorschriften über Schiffspfandrecht, welche in Bd. I S. 107—113 nur in betreff der allgemeinen Bedeutung des Registers für die Entstehung besprochen wurden, sollten nach der Disposition des ersten Bandes erst zu Art. 780 H.G.B. mitgeteilt und besprochen werden. Da in dem neuen H.G.B. dieser Artikel fehlt, ist es für richtiger gehalten, diese Vorschriften hier als im wesentlichen zu den Gesetzen über das Schiffsregister gehörig zu behandeln. Es scheiden aber die seit 1. Januar 1900 obsolet gewordenen landesgesetzlichen Vorschriften aus, es wird nur das reichsgesetzliche Schiffspfand behandelt. Vgl. jedoch Art. 20 Einf.Ges. zum H.G.B, betreffend die Pfandrechte an Schiffen im Bau nach Landesrecht.

I. Reichsgesetz, betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe vom 22. Juni 1899.

§ 1. *Die zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe (Kauffahrteischiffe) mit Einschlufs der Lootsen-, Hochseefischerei-, Bergungs- und Schleppfahrzeuge haben als Nationalflagge ausschliefslich die Reichsflagge (Artikel 55 der Reichsverfassung) zu führen.*

Die Form der Reichsflagge und die Art ihrer Führung wird durch Kaiserliche Verordnung bestimmt.

Über den Begriff des „Kauffahrteischiffes" — Schiffs, Seeschiffes, Seefahrt[1]) — siehe Bd. I S. 97—103, über Küstenschiffahrt

1) Den Begriff „Seefahrt" im Sinne des Flaggenrechtsgesetzes bestimmt der Bundesrat nach § 25 Nr. 1 Ges. Diese Bestimmung ist getroffen im § 1 der auf Grund des § 25 Ges. erlassenen Vorschriften des Bundesrats, publiziert durch Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 10. November 1899, welcher gleichlautet mit dem (Bd. I S. 90—91 N. 3 abgedruckten) § 1 der Vorschriften vom 13. Oktober 1871, die der Bundesrat auf Grund des Art. 7 Nr. 2 der Reichsverfassung zur Ausführung des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 erliefs. Diese Bestimmung ist auch jetzt nur bindend für den Registerrichter, keine authentische Interpretation des

S. 103—104. Das neue Gesetz entspricht durch die Aufnahme der Worte „mit Einschlufs der Lotsen- und Hochseefischerei-, Bergungs- und Schleppfahrzeuge“ bisheriger Praxis, siehe a. a. O. S. 99—101. Der Begriff des deutschen Kauffahrteischiffs ist erheblich in folgenden Beziehungen: a. diese Schiffe führen als Nationalflagge nur die Reichsflagge, nicht die Landesflagge, Bd. I S. 104; sie unterliegen b. dem indirekten Zwang zur Registrierung, ohne welche sie diese Flagge nicht führen dürfen, a. a. O. S. 114, Ausnahme § 16; c. den Vorschriften der Seemannsordnung, vgl. Seem.Ordg. § 1, Ausnahmen hiervon sind nach Seem.Ordg. § 109 für kleinere Fahrzeuge (Küstenfahrer u. s. w.) durch Verordnungen der Landesregierungen zulässig in betreff der Vorschriften über Seefahrtsbücher, An- und Abmusterung, Folgen der Erkrankung und des Todes der Seeleute; d. den Vorschriften über Befähigung der Schiffer und Steuerleute siehe Bd. I S. 309, 450; e. dem Reichsgesetz betreffend die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hülfsbedürftiger Seeleute vom 27. Dezember 1872, Bd. I S. 485 ff.; f. mit ausländischen Kauffahrteischiffen dem § 22 dieses Gesetzes, dem Gesetz betreffend die Untersuchung von Seeunfällen vom 27. Juli 1877 und den Vorschriften des H.G.B. Buch IV, letzteres soweit nicht die Grundsätze über örtliche Geltung seerechtlicher Gesetze Bd. I S. 16 ff. etwas anderes ergeben. Über ausnahmsweise Ausdehnung von Vorschriften des H.G.B. auf andere Schiffe s. Art. 6 u. 7 d. Einf.Ges. zum H.G.B., sowie Vorbemerkung zum H.G.B. unten S. 51, 53. Über landesgesetzliche Einschränkungen in dieser Beziehung auf Grund der §§ 521, 566 siehe oben S. 5 ff. N. 9. Dagegen unterliegen allen diesen Vorschriften die im § 26 d. Ges. genannten deutschen Seeschiffe nur dann, wenn sie von dem Recht der Führung der Reichsflagge Gebrauch machen; diese Schiffe können statt dessen auch die Landesflagge als Nationalflagge führen. Nur die Landesflagge als Nationalflagge führen Binnenschiffe. Ausnahme § 26 Abs. 2. Über die Form der Reichsflagge siehe die Bd. I S. 91 abgedruckten Kaiserlichen Verordnungen.

§ 2. *Zur Führung der Reichsflagge sind die Kauffahrteischiffe nur dann berechtigt, wenn sie im ausschliefslichen Eigenthume von Reichsangehörigen stehen.*

Den Reichsangehörigen werden gleichgeachtet offene Handelsgesellschaften und Kommanditgesellschaften, wenn die persönlich haftenden Gesellschafter sämmtlich Reichsangehörige sind; andere Handelsgesellschaften, eingetragene Genossenschaften und juristische Personen, wenn sie im Inland ihren Sitz haben, Kommanditgesell-

Begriffes „Seefahrt“ auch im Sinne des H.G.B., da § 25 Nr. 1 Ges. die Befugnis des Bundesrats, die Grenzen der Seefahrt zu bestimmen, ausdrücklich auf den § 1 dieses Gesetzes einschränkt (s. Bd. I S. 99). In dem § 1 jener Vorschriften wird dem Reichskanzler oder einem von ihm ermächtigten Beamten es überlassen, die „Grenzen der Seefahrt“ in den Schutzgebieten zu bestimmen.

schaften auf Aktien jedoch nur dann, wenn die persönlich haftenden Gesellschafter sämmtlich Reichsangehörige sind.

Das neue Gesetz läfst, in Abweichung von dem alten, über welches vgl. Bd. I S. 114, 115, als Reeder nicht blofs wie früher offene Handelsgesellschaften, deren Gesellschafter Deutsche sind, sondern auch Kommanditgesellschaften zu, wenn nur deren persönlich haftende Gesellschafter Deutsche sind; die Kommanditisten dürfen also Ausländer sein. Diese Gesellschaften können ihren Sitz im Ausland haben. Dagegen sind Kommanditgesellschaften auf Aktien, deren persönlich haftende Gesellschafter Deutsche sind, nur dann zuzulassen, wenn sie ihren Sitz im Inland haben. Andere Handelsgesellschaften, also auch Gesellschaften mit beschränkter Haftpflicht nach dem Reichsgesetz vom 20. April 1892 werden ebenfalls nur unter gleicher Voraussetzung zugelassen. „Inland“, „inländisch“ schliefst hier wie überall in diesem Gesetz die Schutzgebiete ein (im Gegensatz zum blofsen Reichsgebiet), vgl. Begründung a. a. O. zu § 2. Im übrigen siehe Bd. I S. 114—116. Eingeborene, die in den Schutzgebieten wohnen, sind nicht „Inländer“ und nicht „Reichsangehörige“. Über die Voraussetzungen, unter denen Schiffe derselben die Reichsflagge führen können, siehe jetzt (vgl. unten § 28): „Schutzgebietsgesetz“ in der neuen Fassung vom 10. September 1900 § 10, im übrigen Bd. I S. 116.

§ 3. *Verliert der Eigenthümer einer Schiffspart die Reichsangehörigkeit oder geht eine im Eigenthum eines Reichsangehörigen stehende Schiffspart in anderer Weise als durch Veräufserung (H.G.B. § 503) auf einen Ausländer über, so behält das Schiff noch bis zum Ablauf eines Jahres das Recht zur Führung der Reichsflagge.*

Sind seit dem im Abs. 1 bezeichneten Ereignisse sechs Monate verstrichen, so hat das Registergericht die übrigen Mitrheder auf ihren Antrag zu ermächtigen, die Schiffspart des Eigenthümers öffentlich versteigern zu lassen; über die Stellung des Antrags beschliefsen die übrigen Mitrheder nach Stimmenmehrheit; die Stimmen werden nach der Gröfse der Schiffsparten berechnet. Bei der Versteigerung der Schiffspart können die Antragsteller mitbieten. Der Zuschlag darf nur einem Inländer ertheilt werden.

Diese Vorschriften kommen nur zur Anwendung, wenn die Schiffsparten der übrigen Mitrheder wenigstens zwei Drittheile des Schiffes umfassen.

Dieser Paragraph enthält neue Vorschriften, um die bisherigen Härten, welche durch sofortigen Verlust des Flaggenrechts bei Übergang von Schiffsparten an Ausländer (vgl. Bd. I S. 115) zu mildern. Dieselben beziehen sich nur auf Schiffe, die im Besitz einer eigentlichen Reederei (§§ 484 ff.) sind. Veräufserung einer Schiffspart ohne Zustimmung der Mitreeder ist gesetzlich (§ 503) unzulässig. Für diesen Fall sind daher keine solchen Vorschriften nötig. Es ist namentlich an die Fälle zu denken,

wenn durch Erbgang der Übergang von Parten in ausländischen Besitz stattfindet. Dazu treten die Fälle, in denen der Inhaber selbst die Reichsangehörigkeit verliert, z. B. durch dauernden Aufenthalt im Ausland (vgl. Reichsgesetz vom 1. Juni 1870 §§ 13 Nr. 3, 21), durch Eingehung einer Ehe mit einem Ausländer (vgl. a. a. O. § 13 Nr. 5). Wenn die übrigen Mitreeder mindestens zwei Drittteile des Schiffes behalten, so gilt das bisherige Recht, vgl. hierüber Bd. I S. 115. Es kann aber im Reedereivertrag vorsorglich für diesen Fall bestimmt werden, daſs die ausländisch gewordenen Parten durch einseitige Erklärung der übrigen Mitreeder gegen Erlegung der Schätzungswerte erworben werden können. Die Fristen des § 3 laufen von dem Ereignis an, nicht erst von dem Zeitpunkt an, in welchem die übrigen Mitreeder dasselbe erfahren. Von diesem Zeitpunkt läuft dagegen die Frist zur Anmeldung, die auf alle Fälle geschehen muſs (§ 14). Der Korrespondentreeder wird verpflichtet sein, sobald er davon erfährt, den übrigen Mitreedern Nachricht zu geben und deren Beschluſs herbeizuführen. Die Versteigerung wird nötig sein, sobald Versuche, auſsergerichtlich die ausländischen Parten zu erwerben, miſsglückt sind.

Ist der Reeder eine offene Handelsgesellschaft oder eine Kommanditgesellschaft oder eine solche auf Aktien, so kann zur Vermeidung eines Verlustes des Flaggenrechts der Gesellschaftsvertrag bestimmen, daſs ein persönlich haftender Gesellschafter ausscheidet, sobald er Ausländer wird, sowie daſs seine Erben ausscheiden, sobald sie Ausländer werden. Natürlich ist dies nur denkbar, wenn die Handelsgesellschaft lediglich Seeschiffahrt betreibt. Es ist zu bedauern, daſs das Gesetz seine Vorschriften auf eigentliche Reedereien beschränkt hat.

§ 4. *Für die zur Führung der Reichsflagge befugten Kauffahrteischiffe sind in den an der See oder an Seeschiffahrtsstraſsen belegenen Gebieten Schiffsregister zu führen.*

Die Schiffsregister werden von den Amtsgerichten geführt. Durch Anordnung der Landesjustizverwaltung kann die Führung des Registers für mehrere Amtsgerichtsbezirke einem Amtsgericht übertragen werden.

Neu ist hier, daſs auch an Seeschiffahrtsstraſsen, also nicht direkt an der See, Schiffsregister eingerichtet werden können. Dieser Vorschrift gemäſs sind z. B. Schiffsregister in Köln a. Rh. und Düsseldorf eingerichtet.

Abs. 2 bezieht sich nur auf das Reichsgebiet und gilt nach § 27 Ges. nur in Ermangelung anderer landesgesetzlicher Bestimmung. Inwieweit solche vorhanden s. Bem. zu § 27. In den Schutzgebieten können durch Kaiserliche Verordnung auf Grund der Schutzgewalt des Kaisers Schiffsregister errichtet werden.

In der Begründung zum § 4 (a. a. O. S. 1293) ist bemerkt, daſs die Errichtung solcher „unter Umständen auch in den Bezirken deutscher Konsulargerichtsbarkeit in Frage kommen könne“. Bisher ist dies nicht geschehen und es scheint dies auch nicht

wünschenswert, da deutsche Schiffe mit ausländischen Heimatshäfen in Seekriegen leicht verdächtig erscheinen können.

Über das Verfahren vor dem Amtsgericht als Registerbehörde kommen aus dem Reichsgesetz über die freiwillige Gerichtsbarkeit vom 17. Mai 1898 die allgemeinen Vorschriften §§ 1—35 zur Anwendung. Diese gelten also nicht, soweit landesgesetzlich eine nichtrichterliche Behörde das Register führt. Das Verfahren bei dieser unterliegt der landesgesetzlichen Regelung.

Dagegen gelten die Vorschriften über das Schiffspfandrecht in den §§ 100 bis 124 des Ges. über die freiwillige Gerichtsbarkeit bei allen Registerbehörden und nach § 15 dieses Gesetzes auch die Vorschriften der §§ 132—139 desselben Gesetzes.

§ 5. *Das Schiffsregister ist öffentlich; die Einsicht desselben ist jedem gestattet. Von den Eintragungen können gegen Erlegung der Kosten Abschriften gefordert werden, die auf Verlangen zu beglaubigen sind.*

Nur das Schiffsregister ist öffentlich, in betreff der Registerakten s. § 34 d. G. über die freiwillige Gerichtsbarkeit.

§ 6. *Ein Schiff kann nur in das Schiffsregister des Hafens eingetragen werden, von welchem aus, als dem Heimathshafen, die Seefahrt mit dem Schiffe betrieben werden soll.*

Soll die Seefahrt von einem ausländischen Hafen oder von einem Hafen eines Schutzgebiets oder eines Konsulargerichtsbezirks aus betrieben werden oder *fehlt es an einem bestimmten Heimathshafen, so steht dem Rheder die Wahl des inländischen Registers frei. Hat der Rheder weder seinen Wohnsitz noch seine gewerbliche Niederlassung im Bezirke des Registergerichts, so ist er verpflichtet, einen im Bezirke des Registergerichts wohnhaften Vertreter zu bestellen, welcher die nach diesem Gesetze für den Rheder begründeten Rechte und Pflichten gegenüber dem Registergerichte wahrzunehmen hat. Die Verpflichtung zur Bestellung eines Vertreters fällt weg, wenn das Registergericht seinen Sitz und der Rheder seinen Wohnsitz oder seine gewerbliche Niederlassung im Reichsgebiete hat.*

1. Über den Begriff des „Heimatshafens“ im Sinne dieses und der übrigen Reichsgesetze und das Verhältnis desselben zum Registerhafen ist folgendes vorauszuschicken:

Bis zum 1. Jan. 1900 liefs eine überwiegende Praxis dem deutschen Reeder die Wahl frei, in welchem Hafen er sein Schiff registrieren lassen wolle, und da eine Verschiedenheit von Register- und Heimatshafen dem bisherigen Gesetz unbekannt war, so folgte daraus, dafs dieser Hafen dadurch zum „Heimatshafen“ wurde. Letzterer war also wesentlich nur rechtlicher Mittelpunkt des Betriebes. Es war möglich, einen Heimatshafen zu wählen, in welchem thatsächlich weder der Reeder seinen Sitz hatte, noch das Schiff fortdauernd oder zeitweilig aus- und einlief. Dadurch allein wurde es namentlich den deutschen im Ausland domizilierenden Reedern, welche

ihre Schiffe nur im Ausland fahren lassen, möglich, ihr Schiff in das deutsche Register und dadurch unter die deutsche Flagge zu bringen. Damit übereinstimmend hob die Begründung des Entwurfes des Binnenschiffahrtsgesetzes S. 43 ausdrücklich hervor, dafs seerechtlich die blofse Erklärung des Reeders, wo er sein Schiff eintragen lassen wolle, ausreichend sei. Die Änderung der Definition des Heimatshafens in § 480 H.B.G. („betrieben wird" statt wie früher in Art. 435 des alten H.G.B. und § 5 Abs. 2 d. Ges. vom 25. Oktober 1867 „betrieben werden soll") wurde in der Denkschrift zum neuen H.G.B. S. 297 nur als redaktionelle Änderung bezeichnet, so dafs ich in meiner Darstellung im I. Band (s. Vorrede IX N. 2 S. 116, 433) annehmen durfte, dafs auch künftig an diesem Rechtszustand nichts geändert werde. Diese Ansicht läfst sich aber nach dem vorliegenden Gesetz nicht mehr in vollem Umfang aufrecht erhalten. Die Begründung zum § 6 führt zwar wieder aus: es bleibe für den Begriff des Heimatshafens § 480 H.G.B. mafsgebend und dieses Gesetz habe keinen Unterschied von der in dem § 5 Ges. vom 25. Oktober 1867 gegebenen Begriffsbestimmung beabsichtigt. Aber gleichzeitig wird weiter und zwar zur Begründung des § 6 Abs. 1 ausgeführt, dafs für den Heimatshafen als wesentlich zu betrachten sei, dafs der Betrieb der Seefahrt von diesem Hafen aus geleitet werde, dafs also die Reederei dort ihren Sitz habe, nicht wesentlich dagegen, ob diese Schiffe auch von diesem Hafen auslaufen und in denselben zurückkehren, so dafs also z. B. nur in Asien fahrende Schiffe in Hamburg eingetragen werden könnte, wenn nur die Reederei dort domiziliert sei. Von dieser Auffassung aus, welche auch in den Verhandlungen des Reichstages (s. I. Lesung in den Stenogr. Berichten des Reichstages 10. Legislaturper. 1. Session 1898/1900, II. S. 1689, 1690) von Bassermann und Frese als wünschenswert betont wurde, wenn auch der Wortlaut vielleicht anders verstanden werden könne, sind die neuen Vorschriften in § 6 gegeben und zu erklären. Da es nun nicht angeht, den „Heimatshafen" im Sinne des H.G.B. grundsätzlich anders zu verstehen als im Sinn des Flaggengesetzes, so wird man davon ausgehen müssen, dafs nach beiden Gesetzen der Regel nach Heimatshafen der Hafen sei, wo die leitende Reederei ihren Sitz habe. Man wird aber ferner annehmen müssen, dafs in den Ausnahmefällen, in denen nach § 6 Abs. 2 die Wahl des Registers dem Reeder freigegeben ist, der Hafen, dessen Register gewählt wird, im Rechtssinn (d. h. sowohl nach H.G.B. wie Flaggengesetz) Heimatshafen wird, dafs also niemals ein von dem „Heimatshafen" verschiedener „Registerhafen" vorhanden ist[1]). Eine solche

---

1) Dies auch dann nicht, soweit für mehrere benachbarte Amtsgerichte das Schiffsregister vereinigt geführt wird (vgl. § 4 Ges.Schlufssatz). Denn jeder Hafen des Registerbezirks erscheiut in diesem Fall als besonderer Heimats- und Registerhafen. Wird nach § 6 Abs. 2 das Register in einem solchen

Duplicität wird in den weiteren Bestimmungen des Flaggengesetzes offenbar abgelehnt. So schreibt § 7 Nr. 4 für alle Schiffe die Eintragung des Heimatshafens in das Register, § 17 die Führung des Namens des Heimatshafens am Heck jeden Schiffes vor, was nicht erklärlich wäre, wenn es Schiffe gäbe, welche wohl einen Registerhafen aber nicht einen „bestimmten“ Heimatshafen im Rechtssinn haben. Müfsten im Ausland wohnende deutsche Reeder den Namen ihres ausländischen Wohnorts anstatt des Namens des deutschen Registerhafens auf ihren Schiffen führen, so würde das in Seekriegen auch leicht Verdacht erwecken. So bezeichnete denn auch in dritter Lesung (Stenogr. Berichte III S. 2087) der Regierungsvertreter (Rothe) die Fälle des § 6 Abs. 2 als solche, „in denen dem Reeder die Wahl des Heimatshafens freistehen mufs“. Bassermann hielt in I. Lesung (Stenogr. Berichte II. S. 1689) allerdings noch eine ausdrückliche Bestimmung, dafs als Heimatshafen nur der Hafen gelte, wo das Schiff registriert ist, für erforderlich; eine solche ist offenbar nur deshalb fortgelassen, weil man sich überzeugte, dafs sich dies von selbst als Sinn des Gesetzes ergebe. Ebenso fordert das H.G.B. zwingend einen festen und sichtbaren Heimatshafen für alle Schiffe und einen solchen, der mit dem Registerhafen identisch sein mufs. Letzteres sprach Art. 435 Nr. 3 des alten H.G.B. ausdrücklich aus, und wenn dieser Artikel auch infolge der besonderen Flaggengesetze nicht mehr gilt, so geht daraus doch der Grundgedanke des ganzen Gesetzes hervor. Der „Heimatshafen“ ist namentlich von Bedeutung nach dem H.G.B. für:

a. den Gerichtsstand wegen persönlicher und dinglicher (auf Schiff und Fracht beschränkter) Ansprüche gegen die Reeder nach den §§ 488, 508;
b. die Vollmacht des Schiffers §§ 526, 527, 680, 754 Nr. 6, 761;
c. Dauer des Vertrages mit dem Schiffer und Anspruch desselben auf Rückbeförderung §§ 550, 551 Abs. 1, 553 Abs. 1 Nr. 12[1a]).

Dazu treten in betreff des Gerichtsstandes noch folgende Bestimmungen anderer Reichsgesetze:

d. nach § 942 Abs. 2 der C.P.O. kann das „Amtsgericht des Heimatshafens“ einstweilige Verfügungen erlassen, auf Grund deren eine Vormerkung in das Schiffsregister oder

Bezirk gewählt, so wird also auch anzugeben sein, welcher der zu einem Bezirk vereinigten Häfen gewählt wird. Der Reeder kann nach § 6 Abs. 2 jeden dieser wählen; dasselbe gilt, wenn von einer anderen einheitlichen landesgesetzlichen Registerbehörde für mehrere Heimatshäfen das Register geführt wird.

1a) In den Fällen der §§ 502, 506 H.G.B. konkurriert mit dem Heimatshafen der Hafen, wo die Reise endigt und die Mannschaft entlassen wird, beziehentlich jeder andere inländische Hafen. Auch wird in § 502 vorausgesetzt, dafs die Reise in dem Heimatshafen angetreten ist. Ist dies nicht der Fall, so fällt also die auf den Heimatshafen bezügliche Vorschrift fort. Die §§ 502, 506 a. a. O. bieten also auf keinen Fall Schwierigkeiten.

Widerspruch gegen die Richtigkeit des letzteren eingetragen werden soll;

e. nach § 1002 der C.P.O. kann das „Gericht des Heimatshafens“ ein Aufgebot der Schiffsgläubiger mit der Wirkung der Auschliefsung sich nicht Meldender erlassen;

f. die Zwangsversteigerung des Schiffes soll in der „Gerichtszeitung des Heimatshafens“ publiciert werden, § 168 Ges., betr. die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen.

Der unter a bestimmte Gerichtsstand mufs für alle Schiffe vorhanden sein. Das Gesetz will keinen Fall anerkennen, in welchem (weil rein thatsächlich gedacht ein „bestimmter Heimatshafen“ fehlt) dieser Gerichtsstand nicht vorhanden wäre. Das Gesetz setzt auch voraus, dafs für deutsche Schiffe (selbst wenn die Reederei im Ausland ihren Sitz hat und das Schiff sich im Ausland befindet) dieser Gerichtsstand bei einem deutschen Gericht vorhanden ist, es soll die Möglichkeit vorhanden sein, Ansprüche von Gläubigern gegen ein deutsches Schiff stets vor deutschen Gerichten geltend zu machen. Allerdings kann die Zwangsvollstreckung in das Schiff ihrer Natur nach nur dort stattfinden, wo sich das Schiff befindet (vgl. § 163 betr. die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen). Es wird aber aus deutschen Urteilen gegen deutsche Schiffe auch im Ausland die Vollstreckung im Wege der Rechtshülfe zu erlangen oder gemäfs N. 7 S. 40 zu verfahren sein. Die unter d, e und f wiedergegebenen Bestimmungen verstehen ferner offenbar unter dem Gericht des Heimatshafens dasjenige Gericht, in dessen Schiffsregister das Schiff[2]) verzeichnet steht. Es gehen dieselben von einer teilweisen Gleichstellung der Schiffe mit den Grundstücken und der Fiktion aus, dafs das Schiff als dort vorhanden angesehen wird, wo es registriert ist[3]) (vgl. §§ 978, 983 C.P.O. und Bd. I S. 104—113, 137). Auf derselben Fiktion

---

2) d. h. bei Vereinigung mehrerer Register verschiedener Amtsgerichtsbezirke zu einem das Amtsgericht des Hafens innerhalb dieser Bezirke, welcher als Heimatshafen gewählt ist, vgl. N. 1.

3) In § 942 Abs. 2 a. E. wird dem Gegner das Recht eingeräumt, zu verlangen, dafs dem Antragsteller eine Frist gesetzt werde, binnen deren er vor das Gericht der Hauptsache zur Verhandlung über die Rechtmäfsigkeit der Verfügung zu laden habe. Als Gericht der Hauptsache kann nur ein deutsches Gericht verstanden werden und dies kann, wenn sonst eine Zuständigkeit deutscher Gerichte nicht vorhanden, nur das Gericht des Heimatshafens sein. Die §§ 488, 508 H.G.B. beziehen sich nicht auf Rechtsstreitigkeiten, welche das Eigentum der Schiffe oder Schiffshypotheken betreffen. Es mufs aber, soweit es sich um die Verpflichtung zur Bewilligung einer Eintragung in das deutsche Schiffsregister handelt, auch das Gericht des Heimats (Register-)Hafens zuständig sein. Diese Zuständigkeit ergiebt sich aus der allgemeinen Vorschrift des § 29 C.P.O., weil die Eintragung im Inland und dort, wo das Register sich befindet, zu bewirken ist. Handelt es sich um die Anfechtung einer früheren Eintragung, so wird die Zuständgkeit der Gerichte des Heimatshafens (Registerhafens) auf Grund des § 23 C.P.O. anzunehmen sein.

beruht auch die gesetzliche Möglichkeit der Verpfändung der Schiffe durch Eintragung des Pfandrechts in das Register (s. Bd. I S. 22). — Wegen der Vollmacht des Schiffers und des Schiffskredits überhaupt mufs im Interesse Dritter an jedem Schiff der Hafen zu lesen sein, in welchem (der Regel nach) der Schiffer keine Geschäfte ohne besondere Vollmacht des Reeders abschliefsen darf und aus dessen Register alles Nähere über die Rechtsverhältnisse des Schiffes zu erfahren ist (vgl. Bd. I S. IX N. 2). Die bezüglichen Vorschriften (oben b) gelten bei uns zum Teil auch ausländischen Schiffen gegenüber (s. Bd. I S. 24 ff.), auch bei diesen ist es aber Regel, dafs sie den Namen des Hafens tragen, wo sie registriert sind. Es ist eine allgemein verbreitete Anschauung, dafs das Schiff dorthin gehört, wo es im Register steht.

So besagt sect. 13 der englischen Merch Shipp. Act. von 1894:

> „*The port, at which a British ship is registered for the time being shall be considered her port of registry and the port, to which she belongs.*“

obwohl in England freie Wahl des Registers stattfindet. Ähnlich deutet die französische Bezeichnung des Registerhafens als *port d'attache* auf eine Verknüpfung des Schiffes mit diesem Hafen hin. Freilich wird der Schiffer, der auf einem Schiff im Ausland wohnender deutscher Reeder angestellt ist, wenn der Registerhafen als Heimatshafen gilt, auch in dem Hafen gesetzliche Vollmacht besitzen, wo seine Reederei ihren Sitz hat. Aber diese Erweiterung der gesetzlichen Vollmacht wird an den ausländischen Plätzen der Regel nach durchaus zweckentsprechend sein. — Die oben unter c erwähnten Vorschriften, betr. die Beziehung des Heimatshafens zum Vertrag mit dem Schiffer, gehören nicht zum zwingenden Recht, können also, wenn in besonderem Fall bei Annahme einer Identität des Heimats- und Registerhafens ungeeignet, durch Vertrag abgeändert werden. Jedenfalls werden deutsche Schiffe der Regel nach von deutschen Kapitänen geführt, so dafs auch, wenn die Reederei im Ausland wohnt, jene Vorschriften an sich nicht ungeeignet sind.

Schaps, „Das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe nach dem Reichsgesetz vom 22. Juni 1899“ im Archiv für öffentliches Recht Bd. XIV nimmt S. 537 ff. abweichend an, dafs in den Fällen des § 6 Abs. 2 Registerhafen und Heimatshafen zu unterscheiden seien. Aber wo ist denn in diesen Fällen der Heimatshafen, wenn die Betriebsleitung überhaupt in keinem Hafen oder nicht in einem bestimmten Hafen ihren Sitz hat? Er hält die Begriffsbestimmungen des Heimatshafens, „von wo aus die Seefahrt betrieben werden soll“ (Flaggengesetz) und „von wo aus die Seefahrt betrieben wird“ (H.G.B.) für etwas durchweg Verschiedenes. Wäre dies richtig, so wäre auch in den Fällen des § 6 Abs. 1 eine Änderung des Registers nicht nötig, wenn thatsächlich nach der Eintragung die Seefahrt von einem anderen Hafen aus betrieben wird, als dem bei der Eintragung als Heimatshafen deklarierten Hafen

(vgl. Schaps a. a. O. S. 538). Dies würde aber direkt der Vorschrift des § 13 widersprechen. Unzweifelhaft soll der Hafen Heimatshafen sein, wo der Mittelpunkt des Betriebes liegt. Es kommt nur darauf an, was man darunter zu verstehen hat. Kann darunter der Regel nach nur der Mittelpunkt der thatsächlichen Leitung des Betriebes verstanden werden, so steht doch nichts entgegen in den Fällen, wo es an einem festen Standort dieser Leitung fehlt oder dieser im Binnenland oder Ausland liegt, wo eben deshalb die Wahl des inländischen Registers freisteht, dieser letzteren die Bedeutung beizulegen, dafs durch Willenserklärung das Schiff dem Registerhafen in der Art angeschlossen wird, dafs dieser als Mittelpunkt des Betriebes im Rechtssinne (vgl. Entsch. des R.O.H.Ger. Bd. VI S. 83) und somit als Heimatshafen des Schiffes angesehen wird, gerade so wie nach der Praxis unter Herrschaft des früheren Gesetzes bei ausnahmslos freistehender Registerwahl der gewählte Registerhafen stets als Heimatshafen galt. Die von Schaps a. a. O. S. 541 aufgeworfene Frage, wie man sich in betreff derjenigen Schiffe zu verhalten habe, die schon jetzt gemäfs (nicht wie er schreibt „entgegen") dem bisherigen Gesetz in einem anderen Hafen registriert sind als dem, von dem aus thatsächlich der Betrieb geleitet wird, ist so zu beantworten: dafs, soweit dies in solchen Fällen geschehen ist, welche unter § 6 Abs. 2 des neuen Gesetzes zu bringen sind, eine Änderung nicht nötig ist, dafs dagegen, soweit Fälle des § 6 Abs. 1 vorliegen, die Registerbehörden allerdings verpflichtet sind, von amtswegen zu bewirken, dafs das Schiff in das Register gebracht wird, in welches es nach dem neuen Gesetz gehört. Das neue Gesetz unterwirft als zwingendes öffentliches Recht in Ermangelung entgegenstehender Bestimmung alle deutschen Schiffe mit seinem Inkrafttreten seinen Vorschriften. Soweit aus den bisherigen Anmeldungen bereits glaubhaft der nunmehr regelwidrige Zustand erhellt, sind neue Ermittelungen nicht nötig. Soweit Zweifel vorhanden, mufs durch amtliche Anfrage Klarheit geschaffen werden. Eine Anzeigepflicht aus § 13 Ges. ist nicht vorhanden, da es sich nicht um eine nach der Eintragung geschehene thatsächliche Änderung, sondern nur um eine rechtliche Änderung handelt.

2. Unter Anwendung der so gewonnenen Grundsätze ist § 6 im einzelnen auszulegen wie folgt:

Die Regel soll sein, dafs die Schiffe dort registriert werden, wo die leitende Reederei ihren Sitz, d. h. wo der Einzeln-Reeder oder der Korrespondentreeder wohnt, bei einer Handelsgesellschaft, wo das handelsrechtliche Domizil der letzteren sich befindet. Hat der Reeder mehrere Niederlassungen, so ist mafsgebend die Niederlassung (Haupt- oder Zweigniederlassung), von welcher der Betrieb geleitet wird.

Diese Regel kann ihrer Natur nach nur dann angewandt werden, wenn die leitende Reederei ihren Sitz in einem Seehafen des Reichsgebietes oder an einer deutschen Seeschiffahrtsstrafse,

wo Register geführt werden (vgl. § 4), oder in einem Hafen der Schutzgebiete, wo ebenfalls ein Schiffsregister geführt wird, hat. Abs. 2 Satz 1 beseitigt die Regel aber für letzteren Fall, d. h. Reeder mit dem Sitze in den Schutzgebieten sollen, selbst dann, wenn dort Schiffsregister bestehen, die Wahl haben, in welchem inländischen (d. h. im Reichsgebiet oder den Schutzgebieten geführten) Register sie ihre Schiffe registrieren lassen wollen. Es wird aber ferner auch Reedern, welche in Seehäfen des Reichsgebiets wohnen, gestattet, ihr Register frei zu wählen, wenn es „an einem bestimmten Heimatshafen fehlt". Der Berichterstatter Frese gab zu diesem von der Kommission des Reichstags gemachten Zusatz die Erläuterung, „es solle einem Reeder, der allerdings im Seehafen wohne, aber aus für ihn nützlichen Zweckmäfsigkeitsgründen für seine Schiffe nicht einen bestimmten Hafen wählen will oder der die Fahrt bald von diesem, bald von jenem Hafen betreiben will, die Wahl des Registers überlassen bleiben" (Stenogr. Berichte Session 1898/1900 III S. 2087)[3]). Der Regierungsvertreter Rothe fand (ebenda S. 2087) darin keine Abweichung von dem Gedanken des Entwurfs, wonach (s. Begründung zum § 6 Stenogr. Berichte Anlagen Bd. II S. 1293) die Ausnahme eintreten solle, wenn kein bestimmter Heimatshafen im Sinne des Abs. 1, d. h. nach der gegebenen Erläuterung kein bestimmter Hafen, von welchem aus der Betrieb des Schiffs geleitet werde, vorhanden sei. Es ist hier also besonders an folgende Fälle zu denken: a. der leitende Reeder führt selbst als Kapitän das Schiff, leitet den Betrieb also nicht von der Hafenstadt aus, wo er wohnt; b. der Reeder hat neben seiner Hauptniederlassung in dem einen Hafen eine Zweigniederlassung oder doch eine selbständige Betriebsleitung in anderen Häfen oder er beabsichtigt wenigstens eine solche einzurichten, er will ein Schiff bald auf den Linien, die von dem einen, bald auf den Linien, die von einem anderen Hafen aus geleitet werden, laufen lassen, wenigstens nicht von vornherein jedes Schiff an einen bestimmten von diesen Häfen binden. Im ersteren Fall kann das Register völlig frei gewählt werden, z. B. ein Kapitän, der in Wolgast wohnt, kann trotzdem das Schiff in Stettin registrieren lassen, wenn ihm dies bequemer ist. Es ist auch kein Registerwechsel nötig, wenn er seine Parten an einen in Stralsund wohnenden Kapitän verkauft und an diesen die Leitung des Betriebes mit Führung des Schiffes übergeht. Im zweiten Fall kann der Reeder ganz nach Belieben das Register unter allen Häfen wählen, von welchen aus ein Betrieb stattfindet oder noch stattfinden soll; es ist kein Registerwechsel nötig, wenn ein Schiff aus der einen in die andere Linie übergeht.

Hat die leitende Reederei ihren Sitz im sonstigen Binnenlande oder im Ausland, so ist ein Ausnahmefall im Sinne des Abs. 2

---

3) Diese Erklärung beruhte auf einer dem nautischen Verein in Hamburg erteilten Zusage.

gegeben. Ersterenfalls „fehlt es am bestimmten Heimatshafen“, weil die Betriebsleitung überhaupt nicht an einem Seehafen sich befindet. Letzterenfalls wird die Seefahrt „von einem ausländischen Seehafen aus betrieben“. Abs. 2 erwähnt besonders den Fall, dafs die Seefahrt von dem Hafen eines Konsulargerichtsbezirks aus stattfindet. Dies ist für den Fall geschehen, dafs später dort deutsche Schiffsregister eingerichtet werden sollten; auch für diesen Fall soll den dort ansässigen deutschen Reedern gestattet sein, ihre Schiffe nicht in das Register des Konsuls, sondern statt dessen in ein inländisches Register zu bringen.

Bei Lustyachten (vgl. § 26 Ges.) findet eine gewerbliche Betriebsleitung nicht statt. Die Seefahrt von einem bestimmten Hafen wird mit ihnen nur dann betrieben, wenn dieselben dauernd in einem bestimmten Hafen stationiert sind, was selten der Fall sein wird, wenn sie Binnenländern gehören (vgl. Begründung zum § 6 a. a. O. S. 1293).

Bei der Anmeldung zum Register mufs klar zum Ausdruck gebracht werden, ob in vorstehendem Sinne die Seefahrt lediglich von einem (eventuell welchem) Hafen des Registerbezirks aus betrieben werden soll (Abs. 1) oder ob und weshalb einer der Ausnahmefälle (Abs. 2) vorliegt. Eine weitere Glaubhaftmachung der Angaben wird regelmäfsig nicht möglich sein, da es sich um innere Thatsachen (Absichten) handelt. Wird thatsächlich der Betrieb nach der Eintragung anders geführt, so entsteht die unter Strafe gestellte Pflicht zur Anzeige einer Veränderung (§ 13 Ges.). Der Registerhafen wird (vgl. oben Bem. Nr. 1) auch in den Fällen des Abs. 2 als Heimatshafen eingetragen, bei mehreren Häfen innerhalb des Bezirks der gewählte. Wegen des Vertreters vgl. § 14 Abs. 2. Die Fassung des letzten Satzes von Abs. 2 ist so gewählt, wie geschehen, weil auch in den Schutzgebieten inländische Register bestehen sollen.

§ 7. *Die Eintragung in das Schiffsregister hat zu enthalten:*

1. *den Namen und die Gattung des Schiffes sowie das Unterscheidungssignal;*
2. *die Ergebnisse der amtlichen Vermessung;*
3. *die Zeit und den Ort der Erbauung, soweit sie festzustellen sind;*
4. *den Heimathshafen;*
5. *den Namen und die nähere Bezeichnung des Rheders;*

bei einer Rhederei den Namen und die nähere Bezeichnung sämtlicher Mitrheder und des Korrespondentrheders sowie die Gröfse der den einzelnen Mitrhedern gehörenden Schiffsparten;

bei Handelsgesellschaften, eingetragenen Genossenschaften und juristischen Personen die Firma oder den Namen und den Ort, an welchem sie ihren Sitz haben, bei offenen Handelsgesellschaften aufserdem den Namen und die nähere Bezeichnung sämmtlicher Gesellschafter, bei Kommanditgesell-

schaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien den Namen und die nähere Bezeichnung sämmtlicher persönlich haftender Gesellschafter;

6. *die Angabe, dafs in Ansehung der Reichsangehörigkeit der Betheiligten die gesetzlichen Anforderungen erfüllt sind;*
7. *den Rechtsgrund, auf welchem die Erwerbung des Schiffes oder der einzelnen Schiffsparten beruht;*
8. *den Tag der Eintragung;*
9. *die Ordnungsnummer, unter der das Schiff eingetragen ist.*

Vgl. Erläuterungen zu dem entsprechenden § 6 des alten Ges. nebst Anhängen Bd. I S. 117—112. Über den Namen des Schiffes s. auch § 13 Abs. 1 Satz 3 (Verbot der Namensänderung ohne Genehmigung) §§ 17, 25 Nr. 3. — Unter „Ergebnissen der amtlichen Vermessung“ ist regelmäfsig das Resultat der amtlichen Vermessung nach der Moorsom'schen Methode gemäfs der Vorschriften der Schiffsvermessungsordnung vom 1. März 1895 zu verstehen. Der Reeder mufs seinen Mefsbrief vorlegen, der zurückzugeben ist, und zwar mit Vermerk der Eintragung des Schiffes, um eine doppelte Registrierung zu vermeiden (Bd. I S. 117). Über die sonstige Bedeutung der Mefsbriefe und die sonstige Geltung unserer Mefsbriefe im Ausland, ausländischer Mefsbriefe bei uns s. Bd. I S. 119 ff. und Bd. I S. 118—121. Ausnahme s. § 8 Abs. 2[4]). — Über „Heimatshafen“ s. Bem. zu § 6, wonach im Falle des § 6 Abs. 2 als solcher der Hafen, welcher innerhalb des Registerbezirks als Heimatshafen gewählt wird, einzutragen ist. — Bei Ziff. 5 (vgl. Bd. I S. 122) ist neu, dafs auch der Name des Korrespondentreeders einzutragen ist, der nicht immer Mitreeder zu sein braucht (vgl. § 492 Bd. I S. 251). Was aufser dem Namen der Reeder zu deren näheren Bezeichnung behufs Feststellung ihrer Identität einzutragen ist, ist Frage des Einzelfalles und von dem Registerrichter zu ermessen. Hat derselbe zu diesem Zwecke Wohnort, Stand, Gewerbe des Reeders eingetragen, so ist auch jede Veränderung in diesen Beziehungen gemäfs § 14 bei Vermeidung der gesetzlichen Strafe anzuzeigen und einzutragen (vgl. R.G.Entsch. in Strafsachen VII S. 65; siehe jedoch Bem. zu § 20). Landesgesetzlich ist jetzt über sonst einzutragende Thatsachen nichts vorgeschrieben. Über Unterscheidungssignal s. Bd. I S. 118.

4) Die auf Grund des § 25 Ges. erlassenen Vorschriften des Bundesrats (publiziert mit Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 10. November 1899) bestimmen in § 2, dafs folgende Ergebnisse inländischer Vermessung einzutragen sind: a. die nach § 25 Schiffsverm.Ordnung aufgenommenen Hauptmafse; b. Bruttoraumgehalt oder Nettoraumgehalt in Kubikmetern und Registertons. Hat die inländische Vermessung noch nicht stattgefunden, so ist der Raumgehalt oder Ladefähigkeit des Schiffs nach den ausländischen oder sonstigen Ermittelungen einzutragen ohne die Notwendigkeit einer Umrechnung in Kubikmetern oder Registertons.

Das Verhältnis von Kubikmetern zu Registertons wird nach § 27 Schiffsverm.Ordnung zu 1 Kubikmeter = 0,353 Registertons gerechnet. Verschieden von den Registertons ist die Gewichtstonne von 1000 Kilogramm.

§ 8. *Die Eintragung in das Schiffsregister darf erst geschehen, nachdem das Recht des Schiffes zur Führung der Reichsflagge sowie alle im § 7 bezeichneten Thatsachen und Rechtsverhältnisse glaubhaft gemacht sind.*

Solange die amtliche Vermessung im Inlande noch nicht hat stattfinden können, dürfen die Ergebnisse der Vermessung auf Grund der Vermessungsurkunde einer ausländischen Behörde oder eines sonstigen glaubhaften Nachweises eingetragen werden.

Siehe Erläuterungen zu § 7 des alten Gesetzes Bd. I S. 119, 127 und zu Abs. 1 oben Bem. Nr. 2 zu § 6 a. E. zu Abs. 2 S. 21 N. 4.

Nach dem alten Gesetz war es ebenfalls schon zulässig, zunächst eine ausländische Vermessung einzutragen, was besonders bei Erwerb ausländischer oder im Ausland gebauter Schiffe von Wert ist und hier auf Grund ausländischer Certifikate oder Meſsbriefe geschieht (vgl. Bd. I S. 127).

§ 9. *Ist der Rheder zugleich Angehöriger eines fremden Staates, so hat er auf Verlangen des Registergerichts glaubhaft zu machen, daſs das Schiff nicht in ein Schiffsregister dieses Staates eingetragen ist. Wird festgestellt, daſs eine solche Eintragung besteht, so darf das Schiff nicht in ein inländisches Schiffsregister eingetragen werden.*

Es besteht die Möglichkeit, daſs dieselbe Person die Staatsangehörigkeit in mehreren Staaten besitzt. So verliert z. B. nach § 21 Abs. 3 Ges. vom 1. Juni 1870 der Deutsche, ebenso verliert z. B. der Engländer seine Staatsangehörigkeit nicht ohne weiteres, wenn er eine fremde Staatsangehörigkeit erwirbt. Für solche Fälle muſs verhütet werden, daſs dasselbe Schiff neben dem Recht zur Führung unserer Flagge in einem anderen Staat das Recht zur Führung der Flagge dieses Staates erwirbt und damit namentlich in Seekriegen Miſsbrauch treibt. Es wird der Registerrichter gemäſs § 9 in allen Fällen, in denen es wahrscheinlich ist, daſs der Antragsteller auch eine fremde Staatsangehörigkeit besitzt, z. B. wenn ein im Ausland wohnender Deutscher oder ein in Deutschland wohnender naturalisierter Engländer ein Schiff zum deutschen Register anmeldet, den Nachweis fordern müssen, entweder daſs der Antragsteller n u r deutscher Reichsangehöriger ist oder daſs, wenn er zugleich einem fremden Staate angehört, das Schiff dort nicht registriert ist.

Wird das Schiff nachträglich in einem fremden Staat eingetragen, so tritt die Vorschrift des § 13 Abs. 2 Satz 2 und entsprechende Meldepflicht ein nach § 14.

§ 10. *Über die Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister wird von dem Registergericht eine mit dem Inhalte der Eintragung übereinstimmende Urkunde (Schiffs-Certifikat) ausgestellt.*

Das Schiffs-Certifikat hat auſserdem zu bezeugen, daſs die nach § 8 erforderlichen Nachweise geführt sind und daſs das Schiff zur Führung der Reichsflagge befugt ist.

Über die Bedeutung der Schiffscertifikate s. Bd. I S. 123, 329. Zu weit geht die von Schaps S. 15 und 45 entwickelte Theorie, dafs „auf internationalem Gebiet“ öffentlichrechtlich die Schiffscertifikate unbedingt „formelle Wahrheit“ machen. Allerdings wird im Frieden jeder Staat fordern dürfen, dafs die Schiffe, welche er mit ordnungsmäfsigen Certifikaten versehen hat, so lange von fremden Staaten als Schiffe seiner Flagge geachtet und in allen Handelsbeziehungen (z. B. in betreff der Zulassung zur Küstenfahrt, der öffentlichen Abgaben) als solche anerkannt werden, bis er selbst diesem Schiffe das Certifikat oder seinen Schutz entzieht. Im Kriege entscheiden aber völkerrechtlich zunächst die Prisengerichte der Kriegführenden darüber, ob ein Schiff die neutrale Flagge erschlichen hat, wenn nicht ausdrücklich in den Handels- und Seeschiffahrtsverträgen unbedingte Geltung der Schiffspapiere gewährleistet ist (vgl. z. B. Art. 18 des Vertrags vom 4. Februar 1896 mit Nicaragua R.G.Bl. 1897 S. 171—193).

§ 11. *Durch das Schiffs-Certifikat wird das Recht des Schiffes zur Führung der Reichsflagge nachgewiesen.*

Das Recht zur Führung der Reichsflagge darf vor der Ertheilung des Schiffs-Certifikats nicht ausgeübt werden.

Das Schiffs-Certifikat oder ein von dem Registergericht beglaubigter Auszug aus dem Certifikat ist während der Reise stets an Bord des Schiffes mitzuführen.

Vgl. Bem. zu § 10. — Abs. 2 setzt statt wie früher „Ausfertigung“ das Wort „Erteilung“, es ist also jetzt klarer ausgedrückt, dafs das Certifikat von dem Registerrichter ausgehändigt sein mufs, bevor die Reichsflagge geführt wird (vgl. Bd. I S. 123). Dagegen ist es nicht nötig, dafs bei einem Eigentumswechsel der Verkäufer es dem Käufer ausgehändigt hatte (vgl. Begründung zu § 11). Wenn Umschreibungen die Einreichung des Certifikats nötig machen, kann nunmehr (wie schon früher zeitweilig Brauch, s. Bd. I S. 124) anstatt des Certifikats ein beglaubigter Auszug an Bord geführt werden, der nach dem amtlichen Formular die privatrechtlichen Verhältnisse nicht enthält. Da ein solcher nicht überall ausreicht (vgl. a. a. O. S. 124), so giebt § 15 Abs. 3 noch ein weiteres Mittel an die Hand, Schwierigkeiten zu beseitigen. § 21 stellt die Vorschrift des § 11 Abs. 3 unter Strafe (vgl. § 513 H.G.B.)

§ 12. *Erlangt ein im Auslande befindliches Schiff dadurch, dafs es in das Eigenthum eines Reichsangehörigen gelangt, das Recht zur Führung der Reichsflagge, so kann das Schiffs-Certifikat durch eine Bescheinigung ersetzt werden, die der Konsul, in dessen Bezirk das Schiff sich zur Zeit des Eigenthumsüberganges befindet, über das Recht zur Führung der Reichsflagge ertheilt (Flaggenzeugnifs). Das Flaggenzeugnifs hat nur für die Dauer eines Jahres seit dem Tage der Ausstellung, darüber hinaus nur für die Dauer einer durch höhere Gewalt verlängerten Reise Gültigkeit.*

Ein Flaggenzeugnifs kann auch behufs der ersten Überführung eines neuen Schiffes in einen anderen Hafen von dem Registergericht des deutschen Erbauungshafens ausgestellt werden. Dieses Zeugnifs hat nur für die Dauer der Überführung Gültigkeit.

Von der Ausstellung des Flaggenzeugnisses hat die ausstellende Behörde, wenn ein deutscher Hafen zum Heimathshafen des Schiffes bestimmt ist, dem Registergericht dieses Hafens Anzeige zu machen.

Vgl. Erläuterungen zu dem entsprechenden § 16 des alten Gesetzes Bd. I S. 127, über die Erfordernisse einer Prüfung der Seetüchtigkeit solcher Schiffe a. a. O. S. 128 und N. 28 daselbst. Die bisherige Vorschrift wird durch die veränderte Fassung des Eingangs von Abs. 1 auf den Fall ausgedehnt, dafs Schiffe für deutsche Reeder im Ausland erbaut werden. Abs. 3 verordnet Benachrichtigung des Registers, wo das Schiff eingetragen werden soll.

Abs. 2 ist eine neue Vorschrift für die Schiffe, welche bisher auf Grund des Gesetzes vom 15. April 1885 § 1, jetzt § 26 Abs. 1 d. Ges., provisorisch die deutsche Flagge zur Überführung in das Ausland erlangen. Werden hier für Fremde erbaute Schiffe in Deutschland an den Auftraggeber abgeliefert, so werden sie schon bei uns ausländisches Eigentum und können die deutsche Flagge nicht erlangen. Es wird vielmehr von dem betreffenden ausländischen Konsul dem Schiff die Erlaubnis zur Führung seiner Flagge während der Überfahrt zu erteilen sein.

Wenn dieselben aber von der deutschen Werft erst im Ausland abgeliefert und dorthin überführt werden, so sind sie während dessen deutsches Eigentum. Nur auf diesen Fall beziehen sich die Vorschriften der §§ 12 Abs. 2, 26 Abs. 1. — § 12 Abs. 2 läfst es nun zu, dafs der deutsche Registerrichter ohne Registrierung im deutschen Register solchen Schiffen ein Flaggenzeugnis für die Dauer der Überführung erteilt. Dadurch werden diese Schiffe für die Dauer der Überfahrt deutsche Kauffahrteischiffe (§ 26 Abs. 1).

§ 13. *Treten in den eingetragenen Thatsachen oder Rechtsverhältnissen Veränderungen ein, so sind sie in das Schiffsregister einzutragen. Jede Eintragung ist baldthunlichst auf dem Schiffs-Certifikate zu vermerken. Die Änderung des Namens des Schiffes bedarf der Genehmigung des Reichskanzlers.*

Geht das Schiff unter oder wird es als reparaturunfähig kondemnirt oder verliert es das Recht zur Führung der Reichsflagge, so ist es in dem Schiffsregister zu löschen und das Schiffs-Certifikat von dem Registergericht unbrauchbar zu machen. Das Gleiche gilt, wenn der Rheder zugleich Angehöriger eines fremden Staates ist, und sich ergiebt, dafs das Schiff in ein Schiffsregister des Staates eingetragen ist.

Im Falle der Verlegung des Heimathshafens aus dem Registerbezirke hat das Registergericht nach Vollziehung der Eintragung das Schiffs-Certifikat mit einer beglaubigten Abschrift des Register-

inhalts dem neuen Registergerichte zur Bewirkung der Eintragung zu übersenden.

Siehe Erläuterungen zu dem entsprechenden § 11 des alten Ges. Bd. I S. 124 ff. und zum § 2 Ges. vom 28. Juni 1873 in betreff der Namensänderung S. 117 Abs. 2. Das Gesetz verordnet, dafs die Änderungen auf dem Certifikat nur baldthunlichst zu vermerken sind, ebenso § 120 Ges. über freiwillige Gerichtsbarkeit in betreff der Hypotheken. Damit ist nunmehr gesetzlich zum Ausdruck gebracht, dafs die Eintragung nicht gleichzeitig im Register und Certifikat geschehen mufs (vgl. Bd. I S. 124, 125). Die Namensänderung durfte nach dem Gesetz vom 28. Juni 1873 nur „in besonders dringenden Fällen" geschehen. Diese Worte sind jetzt gestrichen, um dem Reichskanzler mehr freie Hand zu geben. Die Begründung zu § 13 (a. a. O. S. 1294) bemerkt: es würde z. B. unbillig sein, die Änderung zu weigern, wenn Schiffe aus der Hand der einen Reederei in die einer anderen übergehen, deren Name auf Zugehörigkeit zur ersteren hindeute oder wenn die erwerbende Reederei für ihre Linie gleichartige Namen (z. B. Flufs- oder Ländernamen) führt, und dazu der bisherige Name nicht pafst.

Abs. 2 läfst nicht nur bei Untergang des Schiffes (vgl. Bd. I S. 125), sondern auch schon bei Kondemnation des Schiffes als reparaturunfähig das Flaggenrecht erlöschen. Wird ein solches Schiff also dennoch von dem Erwerber wieder für die Seefahrt hergestellt, so mufs es neu registriert werden. Über Satz 2 s. oben Bem. zu § 9.

Der Fall des Abs. 3 liegt in den Fällen des § 6 Abs. 1 vor, wenn die Betriebsleitung ihren Sitz verlegt, in den Fällen des § 6 Abs. 2 nur dann, wenn anstatt des bisherigen Registers ein anderes gewählt wird. Eine solche Änderung der einmal getroffenen Wahl wird besonders zu motivieren sein (vgl. Bem. 1 und 2 zu § 6).

Die Löschung des Schiffes im Register bringt nicht die Pfandrechte zur Aufhebung. Es ist daher namentlich, wenn die Löschung wegen Übergang des Schiffes zu einer fremden Flagge geschieht, Pflicht des Registerrichters, sofort den Pfandgläubigern Nachricht zu geben, damit sie ihre Rechte wahren können (vgl. Bd. I S. 126).

§ 14. *Die Thatsachen und Rechtsverhältnisse, welche gemäfs § 13 eine Eintragung oder die Löschung im Schiffsregister erforderlich machen, sind dem Registergericht anzuzeigen und glaubhaft zu machen.*

Verpflichtet hierzu sind:

alle Personen, deren Namen nach § 7 Nr. 5 in das Schiffsregister einzutragen sind,

bei juristischen Personen, eingetragenen Genossenschaften und solchen Handelsgesellschaften, welche keine persönlich haftenden Gesellschafter haben, die gesetzlichen Vertreter,

in dem Falle des § 6 Abs. 2 Satz 2 statt des Rheders dessen Vertreter,

in dem Falle eines Eigenthumswechsels, durch den das Recht des Schiffes zur Führung der Reichsflagge nicht berührt wird, auch der neue Erwerber des Schiffes oder der Schiffspart.

Die Anzeige ist von dem Verpflichteten binnen sechs Wochen nach dem Ablaufe des Tages zu bewirken, an welchem er von der einzutragenden Thatsache Kenntnifs erlangt hat.

Sind mehrere Verpflichtete vorhanden, so genügt die Anzeige durch einen von ihnen.

Bei Reedereien ist jeder Besitzwechsel nach § 504 H.G.B. dem Korrespondentreeder anzuzeigen. Dieser besorgt dann der Regel nach die Meldung zum Register. Daneben sind aber auch Veräufserer und reichsangehörige Erwerber hierzu verpflichtet, sowie die übrigen Reeder, wenn sie den Besitzwechsel erfahren. Im Falle der Aufgabe (Abandons) einer Schiffspart sind demnach sowohl der abandonnierende Reeder wie die übrigen Reeder zur Meldung verpflichtet. Die Vorschrift verlangt aber auch die Glaubhaftmachung, die Reeder müssen also bei einer mündlichen Veräufserung des Schiffes oder von Parten derselben doch behufs der Meldung zum Register eine öffentliche Urkunde beibringen (vgl. § 475 H.G.B.). Ebenso sind bei anderen Veränderungen regelmäfsig Urkunden beizubringen, z. B. bei Umbauten des Schiffes ein neuer Mefsbrief. Können die Urkunden nicht binnen der sechswöchentlichen Frist seit Kenntnis beschafft werden, so wird bei Meldung der Thatsache zur Einreichung der Nachweise eine Nachfrist zu erbitten sein. Jedenfalls ist solchenfalls die Verspätung der Einreichung letzterer nicht schuldhaft, also nicht strafbar (vgl. § 20).

§ 12 des alten Gesetzes verpflichtete auch zur Zurücklieferung des Certifikats binnen der sechs Wochen, wenn das Schiff in ausländischen Besitz überging oder ein sonstiger Grund zur Löschung des Schiffes im Register vorlag (vgl. § 13 Abs. 2 des neuen Gesetzes). Diese Verpflichtung ist jetzt hier ausgeschieden, weil die Unterlassung nicht mit krimineller Strafe bedroht, vielmehr nur durch Ordnungsstrafen erzwungen werden soll (§ 15).

§ 15. *Ist eine Eintragung oder die Löschung im Schiffsregister erforderlich, so ist das Schiffs-Certifikat, und wenn der Inhalt eines von dem Registergericht ertheilten Auszugs aus dem Schiffs-Certifikat berührt wird, auch dieser dem Gericht einzureichen. Zur Einreichung verpflichtet ist aufser den im § 14 bezeichneten Personen auch der Schiffer, sobald sich das Schiff in dem Hafen befindet, in dessen Register es eingetragen ist.*

Das Gericht hat die Betheiligten zur Einreichung der Urkunden durch Ordnungsstrafen anzuhalten. Auf das Verfahren finden die Vorschriften der §§ 132—139 des Gesetzes über die Angelegenheiten

der freiwilligen Gerichtsbarkeit (Reichsgesetzbl. 1898 S. 771) entsprechende Anwendung.

Befindet sich das Schiff im Auslande, so hat auf Antrag das Registergericht ein neues Schiffs-Certifikat auszustellen und es dem Schiffer gegen Rückgabe der nach Abs. 1 einzureichenden Urkunden durch Vermittelung einer deutschen Behörde aushändigen zu lassen.

Der Certifikatsauszug wird, da derselbe die privatrechtlichen Verhältnisse nicht enthält, nur selten nötig sein, jedenfalls ist derselbe nicht gleichzeitig mit dem Certifikat selbst einzureichen, vgl. §§ 11 Abs. 3, 21 und im übrigen Bem. zu § 14 a. E.

Die Bestimmung des Abs. 3 soll eine Erleichterung für den Fall gewähren, daſs das Schiff sich im Auslande befindet. Es wird auf Einreichung des an Bord befindlichen und geführten Certifikats verzichtet, dagegen ein neues mit den notwendigen Veränderungen ausgefertigt und gegen das alte demnächst ausgetauscht (vgl. über die Schwierigkeit nach früherem Recht Bd. I S. 124, 125).

§ 16. *Schiffe von nicht mehr als 50 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt sind auch ohne Eintragung in das Schiffsregister und Ertheilung des Schiffs-Certifikats befugt, das Recht zur Führung der Reichsflagge auszuüben.*

Die Bd. I S. 92 in N. 4 angeführte Nr. 3 der Vorschriften des Bundesrats vom 13. November 1873, in welcher das Verhältnis von 50 Kubikmeter (= 17,65 Registertons) zu der in den alten Meſsbriefen angegebenen Tragfähigkeit bestimmt wird, ist in die neuen Vorschriften nicht aufgenommen, da diese alten Meſsbriefe mit dem 1. Januar 1900 ihre Gültigkeit verloren haben (vgl. Bd. I S. 121). Im übrigen vgl. die Bem. Bd. I S. 116.

§ 17. *Ein in das Schiffsregister eingetragenes Schiff muſs seinen Namen an jeder Seite des Bugs und seinen Namen sowie den Namen des Heimathshafens am Heck in gut sichtbaren und fest angebrachten Schriftzeichen führen.*

Die Art, wie der Name anzubringen ist, bestimmt der Bundesrat auf Grund des § 25 Nr. 4 Ges. in § 6 seiner neuen Vorschriften vom 10. November 1899 ganz so wie früher in den Vorschriften von 1873 § 5, abgedruckt Bd. I S. 99 N. 5. Siehe auch oben S. 15.

§ 18. *Führt ein Schiff die Reichsflagge, ohne hierzu nach den Vorschriften der §§ 2, 3 berechtigt zu sein, so wird der Schiffer mit Geldstrafe bis zu fünfzehnhundert Mark oder mit Gefängniſs bis zu sechs Monaten bestraft. Auch kann auf Einziehung des Schiffes erkannt werden, ohne Unterschied, ob es dem Verurtheilten gehört oder nicht; der § 42 des Strafgesetzbuchs findet entsprechende Anwendung.*

1. Die §§ 18—24 enthalten Strafbestimmungen. In betreff aller Strafandrohungen stellt § 23 fest, daſs auch schon Fahrlässigkeit strafbar ist und zwar derart, daſs eine Präsumtion

der Schuld besteht, die durch einen Exkulpationsbeweis zu widerlegen ist. Das alte Gesetz enhielt den gleichen Grundsatz nur in betreff der Strafandrohungen der §§ 14 und 15 (jetzt §§ 19 und 20), während im Falle des § 13 (jetzt § 18) Strafe nur für vorsätzliche Übertretung der Vorschrift angedroht wurde[5]). Das neue Gesetz vermehrt ferner im § 21 Satz 1 die Fälle der Strafbarkeit, § 24 stellt ausdrücklich fest, dafs die angedrohten Handlungen auch dann strafbar sind, wenn sie im Auslande oder auf offener See begangen werden. § 22 ist ein neues Blancostrafgesetz, das den Kaiser in den Stand setzt, entsprechende Vorschriften unter Strafandrohung zu erlassen.

2. Das neue Gesetz läfst die Konfiskation des Schiffes auch dann zu, wenn es nicht dem Verurteilten gehört, es ist also bei Verurteilung des Schiffers die Konfiskation zulässig, auch wenn dem Reeder der Mifsbrauch der Flagge nicht bekannt ist (ähnlich § 3 Ges., betr. die Küstenfahrt vom 22. Mai 1881 § 3). Es erklärt ferner ein objektives gegen das Schiff gerichtetes Strafverfahren gemäfs § 42 Str.G.B. für zulässig.

§ 19. *Führt ein Schiff den Vorschriften der §§ 11 und 12 zuwider die Reichsflagge, so wird der Schiffer mit Geldstrafe bis zu dreihundert Mark oder mit Haft bestraft.*

1. Vgl. die allgemeinen Bemerkungen in Nr. 1 zu § 18.

2. Hier und in § 21 Satz 1 wird vorausgesetzt, dafs das Schiff materiell berechtigt ist, die deutsche Flagge zu führen, und es nur an den formellen Erfordernissen mangelt. Es fällt darunter auch der Fall, dafs ein Flaggenzeugnis bereits seine Kraft verloren hatte und noch nicht durch Certifikat ersetzt war.

§ 20. *Wer die ihm nach § 14 obliegende Verpflichtung nicht erfüllt, wird mit Geldstrafe bis zu dreihundert Mark oder mit Haft bestraft.*

Wer gemäfs Abs. 1 verurtheilt ist und seiner Verpflichtung nicht binnen sechs Wochen nach dem Eintritte der Rechtskraft des Urtheils genügt, wird mit Geldstrafe bis zu sechshundert Mark oder mit Gefängnifs bis zu zwei Monaten bestraft. Die gleiche Strafe tritt ein, wenn im Falle einer weiteren Verurtheilung die Verpflichtung nicht binnen der bezeichneten Frist erfüllt ist.

1. Vgl. die allgemeinen Bemerkungen in Bem. Nr. 1 zu § 18.

2. Als eine ausreichende Entschuldigung mufs es gelten, wenn ein Mitreeder annehmen konnte und durfte, dafs der zunächst beteiligte Mitreeder oder dafs der Korrespondentreeder, der regelmäfsig

---

5) Bd. I S. 127 zu den §§ 13—15 des alten Gesetzes ist versehentlich diese Bemerkung nicht blofs, wie richtig, auf § 13 des alten Gesetzes, sondern auch auf alle Strafbestimmungen (also auch die der §§ 14 und 15 des alten Gesetzes) bezogen. Natürlich war nach §§ 14 und 15 gerade so wie jetzt nach den §§ 19—21 auch schon fahrlässige Übertretung der Vorschriften strafbar, wie der Wortlaut aufser Zweifel stellt.

die Meldungen besorgt, die Meldung besorgen werde, wenn dieser seinerseits von der zu meldenden Thatsache unterrichtet war.

Abs. 2 stellt fest, dafs durch wiederholte Strafen die Meldung erzwungen werden kann. Dies ist namentlich wichtig, wenn Urkunden einzureichen sind (vgl. Bem. zu § 14).

§ 21. *Befindet sich der Vorschrift des § 11 Abs. 3 zuwider weder das Schiffs-Certifikat noch ein beglaubigter Auszug aus dem Certifikat an Bord des Schiffes oder ist das Schiff nicht gemäfs § 17 bezeichnet, so wird der Schiffer mit Geldstrafe bis zu einhundertundfünfzig Mark oder mit Haft bestraft.*

Satz 1 ist neu (vgl. Bem. zu § 19). Satz 2 giebt die Strafandrohung des § 4 Ges. vom 28. Juni 1873 wieder. Vgl. im übrigen auch hier die allgemeinen Bemerkungen in Bem. Nr. 1 zu § 18.

§ 22. *Werden die von dem Kaiser erlassenen Bestimmungen über die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe, die Flagge vor Kriegsschiffen und Küstenbefestigungen oder bei dem Einlaufen in deutsche Häfen zu zeigen, nicht beobachtet, so wird der Schiffer mit Geldstrafe bis zu einhundertundfünfzig Mark oder mit Haft bestraft.*

S. Bem. Nr. 1 zu § 18. Die betreffenden Vorschriften sind in der kaiserlichen Verordnung vom 21. August 1900 (Centralbl. für das Deutsche Reich S. 516) gegeben[5a]). Vgl. § 24 Abs. 2.

§ 23. *Straflos bleibt in den Fällen der §§ 18—22 derjenige, bezüglich dessen festgestellt wird, dafs die Handlung oder Unterlassung ohne sein Verschulden erfolgt ist.*

5a) Dieselben lauten:

§ 1. Deutsche Kauffahrteischiffe haben die Reichsflagge zu zeigen:
- *a. beim Begegnen mit einem Schiff Meiner Marine, welches die Reichs-Kriegsflagge gesetzt hat;*
- *b. beim Passieren einer deutschen Küstenbefestigung, auf welcher die Kriegsflagge weht, wenn das Passieren innerhalb drei Seemeilen vom Strande beim tiefsten Ebbestand ab gerechnet erfolgt;*
- *c. beim Einlaufen in einen deutschen Hafen.*

§ 2. Fremde Kauffahrteischiffe haben in den Fällen des § 1b und c ihre Nationalflagge zu zeigen, ingleichen beim Begegnen mit einem Schiff Meiner Marine, welches die Reichskriegsflagge gesetzt hat, wenn die Begegnung innerhalb der im § 1b bezeichneten Grenze erfolgt.

§ 3. Die Kommandanten Meiner Schiffe haben die Befolgung der Vorschriften über die Flaggenführung durch die Kauffahrteischiffe zu überwachen. Sie sind daher berechtigt:
- *a. in den Fällen der §§ 1 und 2 das Zeigen der Flagge erforderlichenfalls zu erzwingen;*
- *b. den Kauffahrteischiffen solche als Nationalflagge geführte Flaggen, welche den bestehenden Vorschriften nicht entsprechen, und solche von ihnen geführte Wimpel, welche dem Wimpel der Kriegsmarine ähnlich sind, wegzunehmen, auch die unbefugte Führung der Reichsflagge zu verhindern.*

§ 4. Die Verpflichtung der Hafenpolizeibehörden zum Einschreiten bei Nichtbefolgung der in den §§ 1 und 2 gegebenen Vorschriften wird durch die Bestimmung des § 3 nicht berührt.

S. Bem. Nr. 1 zu § 18.

§ 24. *Die in den §§ 18, 19, 21 bezeichneten Handlungen sind auch dann strafbar, wenn sie im Ausland oder auf offener See begangen werden.*

Das Gleiche gilt von Zuwiderhandlungen gegen die im § 22 vorgesehenen Bestimmungen, sofern die Zuwiderhandlung auf einem deutschen Kauffahrteischiff erfolgt.

S. Bem. Nr. 1 zu § 18.

§ 25. *Der Bundesrath bestimmt:*

1. *die Grenzen der Seefahrt im Sinne dieses Gesetzes (§ 1),*
2. *den Umfang, in welchem die Ergebnisse der amtlichen Vermessung in das Schiffsregister einzutragen sind (§ 7 Nr. 2),*
3. *die Einrichtung des Schiffs-Certifikats (§ 10), des beglaubigten Auszugs aus dem Schiffs-Certifikat (§ 11) und der Flaggenzeugnisse (§ 12),*
4. *die Art, wie die Anbringung der Namen am Schiffe auszuführen ist (§ 17).*

Die betreffenden Vorschriften sind mit Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 10. November 1899 (Centralblatt f. d. Deutsche Reich 1899 S. 380 ff.) von dem Bundesrat in §§ 1—6 erlassen (§ 1 s. oben Nr. 1, § 2 s. oben N. 4, §§ 3—5 stellen die Formulare fest, § 6 s. oben Bem. zu § 17).

§ 26. *Die Vorschriften dieses Gesetzes finden auch Anwendung auf seegehende Lustyachten und solche Seefahrzeuge, welche für Rechnung von auswärtigen Staaten oder deren Angehörigen im Inland erbaut sind. Machen solche Fahrzeuge von dem Rechte zur Führung der Reichsflagge Gebrauch, so unterliegen sie den für Kauffahrteischiffe geltenden Vorschriften.*

Durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesraths kann bestimmt werden, dafs die Vorschriften dieses Gesetzes auch auf Binnenschiffe, die ausschliefslich auf ausländischen Gewässern verkehren, Anwendung finden. Die Schiffsregister für solche Schiffe werden bei den durch den Reichskanzler bestimmten deutschen Konsulaten geführt.

Absatz 1 reproduziert die Vorschriften des Gesetzes vom 15. April 1885, s. Bd. I S. 91, 92, 101, 102 mit N. 11[a] und oben Bem. zu § 1 Ges., sowie § 12 Abs. 2.

Absatz 2 soll die Grundlage für Vorschriften geben, durch welche deutschen Binnenschiffen, die ausschliefslich auf ausländischen Flüssen verkehren, die deutsche Reichsflagge verliehen wird. Diese Vorschriften sind nunmehr in der Kaiserlichen Verordnung vom 1. März 1900 (R.G.Bl. S. 41) erlassen für deutsche Schiffe, die auf der unteren Donau oder in Ostasien (China) auf dem Westflufs (Li-Kiang), dem Yantse-Kiang und dem Peiho, sowie Nebenflüssen verkehren. Im Gebiet dieser

Flüsse sind auch für dieselben bei den deutschen Konsulargerichten Schiffsregister eingerichtet.

§ 27. *Unberührt bleiben die landesgesetzlichen Vorschriften, nach welchen die Schiffsregister von anderen Behörden als den Gerichten geführt werden.*

An landesgesetzlichen Bestimmungen sind noch in Kraft:

a. in Hamburg: das Gesetz vom 22. Dezember 1865, betreffend die Papiere für hamburgische Seeschiffe, soweit dasselbe nicht den Reichsgesetzen widerspricht. Schiffsregisterbehörde ist darnach die „Kommission für die Schiffspapiere", an deren Stelle (seit 1873) die „Deputation für Handel und Schiffahrt" getreten ist;

b. in Bremen: das Amtsgericht zu Bremen führt das Schiffsregister für das ganze Staatsgebiet (Gesetz vom 15. Dezember 1887 Ges.S. S. 179). Die obrigkeitliche Verordnung vom 5./11. Juli 1859, das Recht zur Führung der bremischen Flagge betreffend, ist durch Verordnung vom 20./24. März 1868 auf die deutschen in das bremische Register eingetragenen Schiffe erstreckt, gilt also noch, soweit dieselbe nicht den Reichsgesetzen widerspricht;

c. in Lübeck: Verordnung vom 22./24. Juli 1868, die Führung des lübeckschen Schiffsregisters und die Papiere der in dasselbe eingetragenen Seeschiffe betreffend, soweit dieselbe nicht den Reichsgesetzen widerspricht. Das Schiffsregister führt das Amtsgericht zu Lübeck (seit 1883);

d. in Mecklenburg-Schwerin führen nach der Verordnung vom 9. April 1899 zum Ausf.Ges. über die freiwillige Gerichtsbarkeit die Magistrate zu Rostock und Wismar die Schiffsregister, denen eine Instruktion vom 18. November 1899 (Reg.Bl. S. 822 ff.) erteilt ist;

e. in Oldenburg: auf Grund des § 13 des Gesetzes vom 15. Mai 1899 zur Ausführung des Gesetzes über die freiwillige Gerichtsbarkeit hat eine Verordnung des Staatsministeriums vom 7. Dezember 1899 Vorschriften über die Führung der Schiffsregister erlassen (Ges.Bl. S. 690 ff.), laut deren § 1 die Amtsgerichte die Register führen;

f. in Preufsen führen dem Reichsgesetz gemäfs die Amtsgerichte die Schiffsregister, für welche in der allgemeinen Verfügung vom 11. Dezember 1899 (Just.Min.Bl. von 1899 S. 753 ff.) eine ministerielle Instruktion erlassen ist.

§ 28. *Unberührt bleiben die Vorschriften des § 7 des Gesetzes, betreffend die Rechtsverhältnisse der deutschen Schutzgebiete (Reichs-Gesetzbl. 1888 S. 75).*

Vgl. Bd. I S. 116. An Stelle des § 7 cit. ist jetzt § 10 des „Schutzgebietsgesetzes" vom 10. September 1900 getreten, s. oben S. 11.

§ 29. *Soweit in anderen Gesetzen auf Vorschriften des Gesetzes, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugnifs zur Führung der Bundesflagge, vom 25. Oktober 1867 verwiesen ist, treten die entsprechenden Vorschriften dieses Gesetzes an deren Stelle.*

Der § 74 Nr. 2 des Gerichtsverfassungsgesetzes (Reichs-Gesetzbl. 1898 S. 371) wird aufgehoben.

Abs. 2 hebt die bisherige ausschliefsliche Zuständigkeit der Landgerichte für die Aburteilung der Strafthaten dieses Gesetzes auf.

§ 30. *Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1900 in Kraft.*

II. Reichsgesetzliche Bestimmungen über Schiffspfandrechte.

Vorauszuschicken ist, dafs die nachstehenden Vorschriften gleichmäfsig auf See- und Binnenschiffe Anwendung finden, wo nicht ausdrücklich besondere Bestimmungen für Seeschiffe erwähnt werden.

A. Gesetzliches Schiffspfandrecht.

§ 1257 B.G.B. bestimmt:

Die Vorschriften über das durch Rechtsgeschäft bestellte Pfandrecht finden auf ein Kraft Gesetzes entstandenes Pfandrecht entsprechende Anwendung.

Diese Vorschrift kann nur den Inhalt und die Wirkung des gesetzlichen Pfandrechts und sein Verhältnis zu anderen Pfandrechten oder sonstigen Belastungen, sowie zu Veräufserungen der Pfandrechte betreffen, nicht die Art der Entstehung, da eben hier der Rechtssatz an Stelle des Rechtsgeschäftes tritt. Es ist im übrigen nicht zu bezweifeln, dafs § 1257 B.G.B. auch auf gesetzliche Pfandrechte an Schiffen Anwendung findet. Jedoch ist diese Anwendbarkeit nicht auf die nach § 776 H.G.B. allen anderen Pfandrechten vorgehenden Rechte der Schiffsgläubiger §§ 754 ff. H.G.B. zu beziehen, da teils diese Rechte im H.G.B. selbständig ausgestaltet sind und der Regel nach die lediglich accessorische Natur des in den §§ 1204 ff. B.G.B. behandelten Pfandrechts nicht haben, endlich auch alle diese Rechte nicht, wie die gesetzlichen Pfandrechte an beweglichen Sachen, welche das B.G.B. kennt, Besitz oder doch die Möglichkeit einer Einwirkung auf die Pfandsache voraussetzen. Ob und wie weit trotzdem einige allgemeine Sätze aus den §§ 1204—1256 B.G.B. auf die Rechte der Schiffsgläubiger Anwendung finden können, wird an anderer Stelle erörtert (vgl. Bd. I S. 212—220 und unten Kommentar zu den §§ 754 ff. H.G.B.).

Es können ferner die §§ 1259 ff. auf gesetzliche Pfandrechte an registrierten Schiffen nicht anwendbar sein, soweit hier die Eintragung eines Pfandrechts in das Schiffsregister, also lediglich vertragsmäfsig begründetes Pfandrecht vorausgesetzt wird.

Anwendbar auf gesetzliche Pfandrechte an eingetragenen Schiffen bleibt daher von den §§ 1259 ff. nur die Vorschrift des § 1262, soweit darin von dem Verhältnis anderer Belastungen zu eingetragenen Pfandrechten die Rede ist, und § 1268, wonach nur durch Zwangsvollstreckung, nicht durch Selbstverkauf Befriedigung gesucht werden kann. Im übrigen bleiben entsprechend anwendbar die §§ 1207—1210, 1215—1218, 1222—1227, 1249—1256 B.G.B.

An gesetzlichen Pfandrechten des B.G.B. kann aber überhaupt bei Schiffen nur das Pfandrecht des Werkmeisters nach § 647 B.G.B. in Betracht kommen[1]), welchem aufserdem ein nach den §§ 273, 274 B.G.B. im Konkurse (§ 49 Nr. 3 Konk.Ordn.) wirksames Zurückbehaltungsrecht zusteht.

Das gegenseitige Verhältnis dieses im Schiffsverkehr sehr wichtigen Pfandrechts zu anderen vertragsmäfsigen Pfandrechten bestimmt sich nach den §§ 1208, 1209, 1262 B.G.B. Danach gehen bei registrierten Schiffen dem Pfandrecht der Schiffswerft vor: alle vor der Einbringung des Schiffs auf die Werft eingetragenen Schiffspfandrechte, aber auch die später eingetragenen, wenn die eingetragenen Gläubiger zur Zeit ihrer Eintragung davon keine Kenntnis hatten oder haben konnten, dafs das Schiff sich zum Zweck der Ausbesserung auf einer Werft befinde. Es wird daher, um der Gefahr eines Verlustes vorzubeugen, jede Schiffswerft, welche ein registriertes Schiff zur Ausbesserung übernimmt, gut thun, sich zur Sicherung ihrer Forderungen ein Pfandrecht eintragen zu lassen.

B. Richterliches Pfandrecht.

1. Nach § 930 C.P.O. wird die Vollziehung des Arrestes in bewegliches Vermögen durch Pfändung bewirkt, d. h. also dadurch, dafs der Gerichtsvollzieher den Gegenstand der Pfändung in der Art wie § 808 C.P.O. vorschreibt, in Besitz nimmt. Diese Pfändung begründet ein Pfandrecht mit den in § 804 C.P.O. bestimmten Wirkungen. Im Anschlufs hieran bestimmt § 931 C.P.O.:

---

1) § 647 B.G.B. lautet wie folgt:

Der Unternehmer hat für seine Forderungen aus dem Vertrag ein Pfandrecht an den von ihm hergestellten oder ausgebesserten beweglichen Sachen des Bestellers, wenn sie bei Herstellung oder zum Zwecke der Ausbesserung in seinen Besitz gelangt sind.

Es fallen darunter folgende Fälle:

a. Eine Schiffswerft baut ein Schiff aus Materialien, die der Besteller liefert.

b. Eine Schiffswerft bessert ein ihr vom Besteller zu diesem Zweck übergebenes Schiff aus.

Dagegen nicht der Fall, wenn eine Werft neue Schiffe für einen Besteller aus eigenen Materialien baut (§ 651 B.G.B.). Über letzteren Fall s. Bd. I S. 141. Nur im Fall b ist reichsrechtlich eine Konkurrenz mit eingetragenen Pfandrechten denkbar.

Die Vorschriften des § 930 gelten auch für die Vollziehung des Arrestes in ein Schiff, das im Schiffsregister eingetragen ist.

Ist zur Zeit der Arrestvollziehung die Zwangsversteigerung des Schiffes eingeleitet, so gilt die in diesem Verfahren erfolgte Beschlagnahme des Schiffes als erste Pfändung im Sinne des § 826; die Abschrift des Pfändungsprotokolles ist dem Vollstreckungsgericht einzureichen.

Das Arrestpfandrecht wird auf Antrag des Gläubigers in das Schiffsregister eingetragen; der nach § 923 festgestellte Geldbetrag ist als der Höchstbetrag zu bezeichnen, für welchen das Schiff haftet. Im übrigen finden die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches über das durch Rechtsgeschäft bestellte Pfandrecht an einem Schiffe Anwendung.

Der Gerichtsvollzieher wird bei der Pfändung des Schiffes für Bewachung und Bewahrung Sorge zu tragen haben. Es pflegt, das Schiff an die Kette gelegt und der Hafenbehörde von dem Arrest Nachricht gegeben zu werden, damit dieselbe das Schiff nicht ausgehen läfst. War schon gemäfs § 165 des Zwangsverst.Ges. das Schiff gerichtsseitig an die Kette gelegt, so hat der Gerichtsvollzieher die Pfändung nach Absatz 2 nur durch Protokoll zu erklären und Abschrift desselben dem Gericht zur Nachachtung einzureichen. Durch die gedachte gerichtliche Beschlagnahme selbst entsteht weder ein Pfandrecht noch ein Vorzugsrecht im Konkurse, dieselbe hat nur die Wirkung eines relativen Veräufserungsverbotes (§§ 22, 23, 162 Zwangsverst.Ges., §§ 135, 136 B.G.B.) und giebt bei Durchführung der Versteigerung ein Recht zur Befriedigung hinter den Pfandrechten § 10 Nr. 5 Zwangsverst.-Ges. Das Arrestpfandrecht kann aber zu Ungunsten des Extrahenten der Beschlagnahme nicht geltend gemacht werden.

Abs. 3 hat die Bedeutung, dafs dem Arrestgläubiger möglich sein soll, durch Eintragung sich dagegen zu schützen, dafs sein Pfandrecht durch Eintragung späterer Pfandrechte in das Schiffsregister geschädigt wird. Denn diese Pfandrechte würden an sich nach dem Grundsatze des § 1208 B.G.B. dem Arrestpfandrecht vorgehen, wenn die betreffenden Pfandgläubiger von dem Arrest und dessen Vollziehung keine Kenntnis haben (vgl. unten S. 39).

Die bereits vor der Arrestvollziehung bestehenden Schiffs-Pfandrechte werden nach § 1262 B.G.B. durch den Arrest nicht berührt.

Inhalt und Wirkung des Arrestpfandrechtes ist im übrigen nach den für vertragsmäfsiges Pfandrecht geltenden Vorschriften zu beurteilen. Vgl. noch § 482 H.G.B.

2. Es steht ferner in einigen Fällen dem Richter zu, ohne Bewilligung des Eigentümers, Eintragung von Schiffspfandrechten zu bewirken, welche die Kraft vertragsmäfsiger Pfandrechte haben, so in den Fällen des § 54 Abs. 2 F.W.G., des § 169 Abs. 2

Zwangsv.Ges., vgl. § 110 F.W.G., dagegen findet eine zwangsweise Eintragung eines Pfandrechtes auf Grund eines auf Zahlung lautenden Urteils nicht statt, vgl. § 870 Abs. 2 C.P.O.

Vormerkungen und Widersprüche können auf Grund von einstweiligen Verfügungen in das Schiffsregister eingetragen werden, wie bei Grundstücken in das Grundbuch, vgl. § 941 C.P.O., § 103 F.W.G.

C. Vertragsmäfsiges Schiffspfandrecht.

An Schiffen, welche nicht in Schiffsregister eingetragen sind, werden Schiffspfandrechte vertragsmäfsig so bestellt, wie an anderen beweglichen Sachen, also durch Faustpfand gemäfs der §§ 1204 bis 1256 B.G.B.[2]). An Schiffen, welche im Schiffsregister eingetragen sind, ist ein Faustpfand unzulässig. Solche Schiffe können nur durch Eintragung des Pfandrechts in das Register verpfändet werden.

In derselben Weise können auch Parten solcher Schiffe verpfändet werden.

Die nachfolgenden §§ 1259—1272 B.G.B. und §§ 100—124 F.W.G. enthalten die einzelnen Vorschriften. Da darin vielfach auf andere Bestimmungen der Gesetze verwiesen wird, so werden statt besonderer Kommentierung der einzelnen Paragraphen folgende Vorbemerkungen dem Gesetz vorausgeschickt:

1. Entstehung des Pfandrechtes.

Das Gesetz fordert zur Entstehung (vgl. § 1260):

a. einen dinglichen Pfandvertrag zwischen dem Schiffseigentümer und dem Gläubiger einer Forderung;

b) die Eintragung.

Zu a. Es giebt keine Schiffsgrundschuld und kein Schiffspfand des Eigentümers (vgl. jedoch § 1256 Abs. 2 B.G.B. unten Nr. 5d S. 42), jedes Schiffspfand setzt als materielle Grundlage eine persönliche Forderung voraus, es genügt aber eine künftige oder bedingte Forderung (§ 1209), es kann auch ein blofses Sicherungspfandrecht mit Angabe des Höchstbetrages, bis zu dem das Schiff haften soll (§ 1271), eingetragen werden. Da ein Vertrag erforderlich, so bedarf die Erklärung des Eigentümers der Annahme seitens des Gläubigers. Es ist aber auch zulässig, ein Pfandrecht für Schuldverschreibungen auf den Inhaber zu bestellen, in welchem

2) Da an Teilen von Schiffen ein Faustpfand nicht möglich ist, so kann ein blofser Miteigentümer solcher Schiffe seinen Anteil nicht verpfänden, also auch bei dem Bestehen einer Reederei nicht seinen Schiffspart, da dieser teils aus einer Miteigentümerquote, teils aus einem Gesellschaftsanteil besteht, welcher nicht allein übertragen, somit auch nicht allein verpfändet werden kann, § 1274 Abs. 2 B.G.B.

Fall ausnahmsweise zur Bestellung die Erklärung des Schiffseigentümers gegenüber der Registerbehörde allein genügt (§§ 1270, 1188), also eine Annahme dieser Erklärung seitens des Gläubigers nicht erforderlich ist. Bei Bestellung von Pfandrechten aus indossablen Papieren bleibt eine Annahme des Gläubigers nötig. Diese im § 1270 erwähnten Pfandrechte sind nicht (wie bei Grundstücken nach § 1187) nur als Sicherungspfandrechte zulässig[3]). Die Annahme kann, wo dieselbe nötig, vor oder nach der Eintragung von dem Gläubiger formlos (auch stillschweigend) erklärt werden. Wird der gegenseitige Vertrag vor der Eintragung in der Form des § 873 B.G.B. vollzogen, so ist derselbe für den Verpfänder unwiderruflich, die Eintragung kann dann auf Antrag des Gläubigers geschehen.

Zu b. Die Eintragung geschieht regelmäfsig auf einseitigen Antrag des im Schiffsregister eingetragenen Eigentümers unter Einreichung einer von ihm erklärten Bewilligung der Eintragung, die auch mit dem Antrag verbunden werden kann, oder (vgl. zu a am Ende) auf Antrag des Gläubigers unter Vorlegung der urkundlichen Bewilligung des vorher genannten. Es ist aber nicht nötig, dafs seine Eintragung als Eigentümer schon zur Zeit des Antrages oder der Bewilligung geschehen war, es genügt, wenn diese Eintragung erlangt war, bevor das Pfand eingetragen wurde oder gleichzeitig sich vollzieht und zwar freiwillig oder erzwungen § 100 Abs. 2 F.W.G., § 14 Grundb.Ordg. (§§ 100, 101, 111 F.W.G.), in den Fällen des § 111 Abs. 2 F.W.G. ist die Eintragung der Erben nicht nötig. Die Eintragung von Pfandrechten für Forderungen aus Schuldverschreibungen auf den Inhaber oder aus indossablen Papieren geschieht erst, wenn diese Urkunden vorgelegt werden (§ 11 Abs. 2 F.W.G.), was zur Identifizierung erforderlich ist. In allen anderen Fällen kann die Urkunde über die Pfandforderung vorgelegt werden, es ist dies aber nicht notwendig, sofern nur in der Eintragungsbewilligung die Pfandforderung genügend bezeichnet ist. Wird hiernach die Urkunde über die Pfandforderung vorgelegt, so wird auf derselben die Eintragung vermerkt und mit diesem Vermerk zurückgegeben (§§ 107, 120 F.W.G.), eine weitere Pfandurkunde nach Art der Hypothekenbriefe wird nicht gebildet. Es wird den Beteiligten nur Nachricht von der Eintragung gegeben, wenn sie nicht darauf verzichtet haben (§ 121 F.W.G.). Über die Form der Eintragung s. § 113 F.W.G.[3a]). Form der Anträge und Bewilligungen s. §§ 106, 107 F.W.G. — Die Eintragung ist baldthunlichst von der Registerbehörde auf dem Schiffs-

3) Anders Schaps S. 26, aber mit Unrecht, da § 1187 im § 1270 nicht angezogen ist. Die abweichende Vorschrift erklärt sich daraus, dafs hier keine Hypothekenbriefe ausgefertigt werden, vgl. auch §§ 112, 117 F.W.G.

3a) Der „zuständige Beamte“ ist die Registerbehörde, vgl. §§ 4, 27 Flaggenges. — Wer für diese Behörde zu unterzeichnen hat, richtet sich nach Landesrecht; wo die Amtsgerichte die Register führen, unterzeichnen nach den Landesgesetzen Richter und Gerichtsschreiber.

certifikat zu vermerken (§ 120 Abs 1 F.W.G., vgl. § 15 des Flaggenges. und über die Bedeutung dieser Eintragung für die Geltendmachung des Pfandrechtes im Ausland Bd. I S. 40), die Gültigkeit des Pfandrechtes vor unseren Gerichten ist davon nicht abhängig. Befindet sich das Schiff mit dem Certifikat im Ausland, kann nicht (wie Josef, Kommentar zum Reichsges. über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit u. s. w., S. 196 meint) der Konsul um Eintragung des Vermerks auf dem Certifikat ersucht werden, es ist solchenfalls vielmehr nur zulässig, nach § 15 Abs. 3 Flaggenges. zu verfahren.

Ist die Eintragung in gesetzlicher Weise erfolgt, so hat der Schiffseigentümer das Recht, die Beseitigung derselben durch entsprechende Berichtigung des Registers zu fordern (wozu er auf eigene Kosten von dem eingetragenen Gläubiger eine urkundliche Bewilligung verlangen kann), wenn in Wahrheit wegen Mangels eines gültigen dinglichen Vertrages (oben a) ein Pfandrecht nicht entstanden ist (§§ 1263, 897). Ebenso kann er dies einer Pfandklage des eingetragenen Gläubigers gegenüber im Wege der Einrede geltend machen. Dabei sind namentlich folgende Fälle möglich:

aa. es fehlt die Annahme des Gläubigers (oben a) oder der Vertrag ist nichtig, z. B. wegen Wuchers, oder anfechtbar z. B. wegen Irrtumes oder Betruges;

bb. es ist die Pfandforderung nicht zur Entstehung gelangt;

cc. es war der im Register des Schiffes eingetragene Eigentümer, welcher das Pfandrecht bewilligt hat, nicht der wahre Eigentümer.

Letzterenfalls ist der Anspruch (bezw. die Einrede) des wahren Eigentümers dann nicht zuzulassen, wenn der eingetragene Gläubiger den Schutz des guten Glaubens gemäfs der §§ 1207, 932, 934, 935 geniefst. Er geniefst diesen Schutz, wenn er zur Zeit der Eintragung bezw. wenn die Annahme seinerseits später geschah, zur Zeit dieser letzteren weder wufste noch wissen mufste, dafs der registrierte Eigentümer zu dieser Zeit nicht wahrer Eigentümer sei, es sei denn, dafs der registrierte Eigentümer oder schon ein Vormann desselben auf Grund gefälschter Urkunden oder infolge anderer rechtswidriger Handlungen seine Eintragung in das Schiffsregister erschlichen und dadurch sich wider Wissen und Willen des wahren Eigentümers in den Stand gesetzt hatte, das Schiff zu verpfänden.

Der auch in diesen Ausnahmefällen im Grundbuchverkehr bestehende Schutz des guten Glaubens besteht hier nicht[4]). Der

4) Dafs auch auf das Schiffspfandrecht der in § 1207 B.G.B. ausgedrückte Satz „Hand wahre Hand“ in dem vorgetragenen Sinn zur Anwendung komme, ist bereits Bd. I S 112, 113 näher begründet worden und wird hier aufrecht erhalten, obwohl die meisten anderen Kommentatoren, irregeleitet durch die Denkschrift zum Entw. des B.G.B. (vgl. Bd. I S. 113 N. 15) anderer Meinung

Erwerber eines Schiffes kann sich gegen die Gefahr einer Eintragung von Pfandrechten vor seiner Registrierung durch eine auf einstweilige Verfügung einzutragende Vormerkung seiner Rechte sichern, vgl. S. 35 oben.

Ist die Eintragung selbst nicht in gesetzlicher Weise erfolgt, z. B. nicht den vorgelegten Urkunden gemäfs, so kann die Registerbehörde auch selbst die Löschung vornehmen oder doch einen Widerspruch eintragen, bis der Fall aufgeklärt ist. Ersteres darf nur geschehen, wenn die Eintragung inhaltlich unrichtig war,

---

sind, so Cosack, Handbuch des Handelsrechtes, 4. Aufl., S. 173 bei N. 17; Schaps S. 18; Josef, Ges. über die Angelegenheiten der freiw. Gerichtsbarkeit, S. 186, VIII S. 193; Kuhlenbeck, Kommentar zum B.G.B., Bd. I S. 858. Die §§ 1204—1257 sind (vgl. § 1266) auch auf das Schiffspfand anwendbar: a. soweit nicht die §§ 1259 ff. ausdrücklich entgegenstehende Vorschriften enthalten. Das trifft zu bei den §§ 1205—1206, 1213, 1214 (vgl. § 1260), § 1209 (vgl. § 1261), §§ 1210, 1212 (vgl. § 1264), §§ 1228, 1230, 1232—1248 (vgl. § 1268) und der Modifizierung des § 1254 in § 1266; b. nach § 1266, soweit sich nicht daraus, dafs der Pfandgläubiger nicht den Besitz erlangt, Abweichungen ergeben. Dies trifft zu bei den §§ 1215—1218, 1220, 1221, 1223, 1226, 1251, 1253. Anwendbar bleiben also die §§ 1207, 1208 (soweit dieselben nicht im § 1262 ergänzt oder modifiziert sind), 1211, 1219 (vgl. Nr. 2 des Textes a. E.), 1222, 1224—1225, 1227 (vgl. unten S. 40), 1229 (Verbot der *lex commissoria*), 1249—1250, 1252, 1255—1256. Was insbesondere die §§ 1207, 1208 betrifft, so setzen diese nur einen gültigen Verpfändungsakt voraus, der eben bei Schiffen durch die Eintragung sich vollzieht, anstatt durch Besitzübertragung. Das Schiffspfandrecht ist erkennbar durch die Eintragung, wie das Pfandrecht an sonstiger Fahrnis durch den Besitz. Wer als Erwerber eines Schiffes noch nicht die Registrierung erlangt hat, weifs, dafs der Veräufserer noch das Schiff verpfänden kann. Zahlt er ihm vor der Registrierung oder bevor wenigstens sein Recht im Register vorgemerkt ist, so vertraut er ihm persönlich. Er mufs dann, wenn der Veräufserer doch treulos ist, „seinen Glauben suchen, wo er ihn gelassen hat". Der gutgläubige Dritte darf darunter nicht Schaden leiden. § 1262 (I. Entw. § 1201), setzt geradezu voraus, dafs an sich auf jede Verpfändung (Belastung) der Grundsatz „Hand wahre Hand" anwendbar ist, vgl. Motive III S. 848 unten und Text S. 39. Sohm in seiner Jur. Wochenschrift 1900, S. 115, abgedruckten Rede sagt: „Noch nie hat ein Gesetzbuch so verstanden, den Anforderungen des Verkehrs gerecht zu werden. Der Hauptgedanke des B.G.B. ist die Sicherheit des Verkehrs. Die Hauptperson des B.G.B. ist der gutgläubige Dritte, der redliche Erwerber u. s. w." Hachenburg, der Geist des B.G.B., Bd. II S. 131, 132, sagt: „Wie auf die Gerichte, soll der Beteiligte auch auf sein Gesetzbuch vertrauen dürfen. Beide gestatten ihm, sich am Verkehr ohne stetes Mifstrauen und übergrofse Ängstlichkeit zu beteiligen. Der Schutz des guten Glaubens zieht sich durch das ganze Verkehrsrecht des Gesetzes hindurch." Ist damit wirklich der Geist des Gesetzes richtig gekennzeichnet, so ist eine Auslegung des Gesetzes, die von diesem Schutz bei dem Schiffspfand absieht, unmöglich. Niemand kann zuverlässig prüfen, ob nicht vor der Eintragung oder Bewilligung seines Pfandrechts der registrierte Eigentümer (formlos, mündlich) sein Schiff an einen anderen veräufsert hat. Alle ausländischen Gesetze über Schiffspfand schützen den guten Glauben (vgl. Bd. I S. 129 ff.), alle früheren inländischen Gesetze über Schiffspfand schützten den guten Glauben (Bd. I S. 107—113). Das B.G.B. allein würde bei jener Auslegung es nicht verstanden haben, auf einem wesentlichen Gebiet den Verkehr zu schützen.

nicht wegen Verletzung blofser Formvorschriften, die nur instruktioneller Natur sind (§§ 107, 119 F.W.G.).

2. Wirkung des Pfandrechts gegenüber anderen Rechten und Rang desselben.

a. Der Grundsatz „Hand wahre Hand“ darf nicht dazu führen, solchen Personen, welche das Schiff nach der Eintragung von Pfandrechten in das Register erwerben oder welche nach solcher Eintragung spätere Pfandrechte daran erwerben, zu gestatten, gegen jene Pfandrechte den Schutz des guten Glaubens in Anspruch zu nehmen, z. B. deshalb, weil sie nur das Certifikat geprüft haben und in diesem dieselben noch nicht vermerkt waren (vgl. § 1208 B.G.B.). § 1262 spricht den Grundsatz aus: was im Register steht, mufs jeder wissen. Deshalb behalten die dort eingetragenen Pfandrechte jedem späteren Rechtserwerb gegenüber Kraft. Dies gilt auch gegenüber dem gesetzlichen Schiffspfand des Werkmeisters (oben A) und dem Arrestpfandrecht (oben B). Dieser Grundsatz gilt aber nur, so lange das Pfandrecht wirklich im Register steht, nicht wenn es zu Unrecht gelöscht ist, ja in diesem Fall soll gegenüber späterer Wiedereintragung der Erwerber des Schiffes selbst dann geschützt werden, wenn er gemäfs § 474 H.G.B. ohne Übergabe erwarb. Dagegen stehen die Schiffspfandrechte nach § 776 H.G.B. allen (früher oder später entstandenen) Rechten der Schiffsgläubiger nach. Untereinander rangieren sie wie Hypotheken eines Grundstückes (§ 1261)[5]), und dies gilt selbst, wenn ein Schiffspfandrecht zu Unrecht gelöscht war, gegenüber einem bereits damals mit nachstehendem Rang eingetragenen anderen Pfandrecht, nicht aber gegenüber einem späteren gutgläubigen Erwerber dieses Pfandrechtes (der es erwarb vor der Wiedereintragung) und nicht gegenüber neuen vor der Wiedereintragung eingetragenen Pfandrechten (§ 1262 Abs. 2). Auf Grund einstweiliger Verfügung oder auch von Amts wegen, falls Fehler der Registerbehörde vorliegen, kann zum Schutz des zu Unrecht gelöschten Rechts ein Widerspruch eingetragen werden (§ 1263 Abs. 2 B.G.B., §§ 119, 122, 123 F.W.G.).

b. Die Geltendmachung des Pfandrechts geschieht bei Fälligkeit der Forderung nach gerichtlicher Klage[6]) und Verurteilung oder Erlangung anderer vollstreckbaren Urkunden durch Zwangsvollstreckung, letztere gemäfs §§ 865, 870 Abs. 2 C.P.O. und des Gesetzes über Zwangsversteigerung und Zwangsverwaltung vom 24. März 1897, §§ 162 ff. durch Zwangsversteigerung des Schiffes, eine Zwangsverwaltung desselben ist ausgeschlossen. Die Zwangsversteigerung ist nur zulässig, wenn der aus dem vollstreckbaren

5) Es ist hiernach auch zulässig, dafs der Eigentümer bei Eintragung eines Pfandrechtes sich vorbehält, später ein anderes nach Betrag bestimmtes Pfandrecht mit Rang vor jenem eintragen zu lassen § 881 B.G.B.

6) Wegen der zulässigen Einreden s. § 1211 B.G.B.

Titel sich ergebende Schuldner das Schiff im Eigenbesitz hat (§ 164 a. a. O.), diese Voraussetzung wird aber *prima facie* als vorhanden angesehen, wenn er als Eigentümer im Register steht (vgl. Bd. I S. 105). Ist derselbe in Wahrheit nicht Eigentümer[6a]), so ist es Sache des letzteren zu intervenieren (§ 771 C.P.O.). Ein Titel gegen den Schiffer oder Ausrüster genügt nicht, da gegen diese nur Ansprüche von Schiffsgläubigern verfolgbar sind. Zuständig ist nur das Amtsgericht, in dessen Bezirk sich das Schiff befindet, also wo eine Vollstreckung durchführbar ist (§ 163 Zw.Ges.). Das Schiff wird an die Kette gelegt bis zur Versteigerung (§ 165 a. a. O.) und auf Antrag auch noch weiter bis zur Bezahlung oder Hinterlegung des Kaufgeldes (§§ 94, 170 a. a. O.)[7]).

Befindet sich das Schiff im Besitz eines Dritten, z. B. im Besitz eines Ausrüsters oder in (unmittelbarem) Besitz einer Schiffswerft, der es zur Reparatur übergeben ist, so mufs, wenn dieser Dritte das Schiff nicht zum Zweck der Versteigerung herausgeben will, neben dem vollstreckbaren Titel gegen den Eigentümer noch ein solcher gegen den Drittbesitzer auf Herausgabe zum Zweck der Vollstreckung gemäfs § 1227 B.G.B. erlangt werden. Die Schiffswerft kann auf Grund ihres Pfandrechtes (oben A) dies nicht hindern, sie kann dasselbe nur bei der Vollstreckung geltend machen. Gegenüber dem Pfandgläubiger steht ihr kein Zurückbehaltungsrecht zu. Sie hat aber, ebenso wie jeder andere, dessen Recht durch die Zwangsversteigerung betroffen wird (Ausrüster, Schiffsgläubiger, andere nachstehende Pfandberechtigte), gemäfs § 1249 das Recht, den betreibenden Pfandgläubiger zu befriedigen und damit an seine Stelle zu treten *(jus offerendi)*.

Nach § 1219 B.G.B. kann der Pfandgläubiger auch schon vor Fälligkeit seiner Forderung bei drohendem Verderb des Pfandes (z. B. wenn das Schiff abgetakelt still liegt) oder wegen zu besorgender wesentlicher Änderung des Wertes (z. B. wenn das Schiff Unfälle erlitten hat und die Reparatur verzögert wird) im Wege der Klage oder einstweiliger Verfügung Zwangsversteigerung

---

6a) Hat der Eigentümer während des Prozesses oder später vor Vollstreckung das Schiff derelinquiert, weil es für ihn (als überschuldet) wertlos geworden ist, so ist § 787 C.P.O. analog anzuwenden, vgl. Hans. XXI S. 232 ff. (Landger. Hamburg, Beschlufs vom 14. Juli 1900).

7) Befindet sich das Schiff im Ausland und wird dessen Rückkehr in das Inland von einem Pfandschuldner verzögert und dadurch das Schiff der Vollstreckung entzogen, so liegt eine „Beeinträchtigung" des Pfandes (§ 1227) vor, welche den Gläubiger berechtigt, die Bereitstellung (Herausgabe des Schiffes zum Zweck der Vollstreckung) zu fordern. Dies kann, wenn der Pfandschuldner nicht persönlich haftet, praktisch werden, um eventuell einen Anspruch auf das Interesse zu begründen, vgl. Bd. I S. 189 (gleicher Anspruch des Schiffsgläubigers). — Auf Grund des § 1227 B.G.B. ist auch § 989 B.G.B. anwendbar, falls nach Eintritt der Rechtshängigkeit der Pfandklage das Schiff schuldhaft verschlechtert wird oder untergeht, die §§ 987, 990 B.G.B. passen dagegen hier nicht.

des Schiffes fordern. Der Erlös tritt an Stelle des Pfandes und ist auf Verlangen des Schiffseigentümers zu hinterlegen.

3. Gegenstand und Umfang des Pfandrechtes.

Gegenstand des Pfandrechts ist das Schiff und mit diesem das Zubehör in demselben Umfang wie bei Hypotheken das Zubehör der Grundstücke. Danach gehen solche Zubehörstücke (über deren Begriff s. Bd. I S. 147 ff. 208 ff.) aus dem Pfand heraus, die in ordnungsmäfsigem Betrieb ihre Bestimmung als solche verloren haben und vor der Beschlagnahme deshalb dauernd von dem Schiff entfernt wurden, ferner solche Zubehörstücke, welche schon vor der Beschlagnahme veräufsert waren, aber erst nachher von dem Erwerber entfernt wurden, falls dieser damals von der Beschlagnahme ohne Schuld keine Kenntnis hatte (§§ 1265, 1121, 1122). Haften hiernach entfernte Zubehörstücke noch, so kann der Pfandgläubiger Rückschaffung auf das Schiff fordern oder sein Pfandrecht an denselben besonders verfolgen (§ 1227). Dagegen haftet nicht die Versicherungssumme. Deshalb ist es häufig üblich, dafs dem Gläubiger die Seeversicherungspolicen besonders verpfändet werden, was durch Hingabe der Policen mit Indossament (falls sie, wie häufig, an Order lauten) geschieht (§ 1274 B.G.B., § 363 Abs. 2 H.G.B.), auch kann er nach den §§ 778 ff. H.G.B. selbst sein Interesse versichern. Ferner haften nicht die in § 775 H.G.B. erwähnten Ersatzansprüche des Schiffseigentümers.

Der Umfang des Pfandrechtes beschränkt sich einerseits auf den Betrag der unterliegenden persönlichen Forderung § 1210, andererseits auf den eingetragenen Betrag nebst Zinsen und Kosten gemäfs der §§ 1264, 1271, 1118. Besteht die eingetragene Forderung also nur teilweise zu Recht, beschränkt sich dementsprechend die Haftung.

4. Verfügungen über das Pfandrecht.

Wird die unterliegende Forderung cediert, so erwirbt der Cessionar von selbst das Pfandrecht, vgl. unten 5. Bei Verpfändung der Forderung ist das Pfandrecht mit verpfändet § 1274. Es kann die Übertragung oder Verpfändung durch eine Verfügungsbeschränkung behindert sein. Ist eine solche eingetragen, so ist dieselbe gegen jeden Dritten wirksam. Die Übertragung oder Verpfändung kann in das Register eingetragen werden (§§ 102, 104 F.W.G.); notwendig ist dies nicht, hat aber den Vorteil, dafs dem neuen Erwerber alle Mitteilungen der Registerbehörde über Veränderungen zugehen, er namentlich gegen unrichtige Löschung des Pfandrechts sein Recht wahren kann, vgl. oben S. 39. Sind Forderungen aus Inhaberpapieren oder indossablen Papieren eingetragen worden, so mufs bei jeder das Pfandrecht betreffenden

Eintragung, soweit dieselbe Antrag oder Bewilligung erfordert, die betreffende Schuldurkunde wieder vorgelegt werden, weil nur so die Legitimation erbracht werden kann. Dies gilt namentlich auch von einer Löschungsbewilligung. Um dieser Schwierigkeit zu entgehen, ist es bei indossablen Papieren zulässig, gleich bei der Eintragung eine bestimmte Person als Vertreter des Gläubigers zu bestellen, deren Name mit eingetragen werden mufs. Bei Schuldverschreibungen auf den Inhaber ist dies nicht zulässig (§§ 1188, 1189, 1270 B.G.B., § 112 F.W.G.).

5. Aufhebung des Pfandrechtes.

Das Pfandrecht erlischt:

a. wenn die Forderung erlischt, für die es bestellt ist, insbesondere durch Befriedigung des Gläubigers §§ 1252, 1224. Wegen der Verjährung s. S. 43. Wenn jedoch der Pfandbesitzer nicht auch persönlicher Schuldner war, so geht auf ihn durch Befriedigung die Forderung mit dem Pfandrecht über, soweit letzteres nicht durch Konfusion (unten d) erlischt § 1225;

b. durch aufhebenden Vertrag zwischen den Beteiligten § 1255;

c. wenn die Forderung unter Ausschlufs des Pfandrechtes übertragen wird § 1250;

d. wenn Eigentum und Pfandrecht in derselben Person zusammentreffen, vorausgesetzt, dafs die Pfandforderung nicht weiter verpfändet oder sonst mit dem Recht eines Dritten belastet ist. Jedoch gilt das Pfandrecht nicht als erloschen, soweit der Eigentümer ein rechtliches Interesse an dem Fortbestehen hat, z. B. wenn er das Schiff geerbt hat und als Erbe nur beschränkt auf den Nachlafs haftet (§ 1976 B.G.B.) oder gar nicht persönlich haftet, hinter dem Pfandrecht aber noch weitere Pfandrechte haften, die aufrücken würden § 1256;

e. wenn im Wege des Aufgebots ein Ausschlufsurteil gegen das Pfandrecht, dessen Gläubiger unbekannt ist, ergeht. Hier gelten über die Voraussetzungen des Aufgebotes die bei Hypotheken geltenden Grundsätze, vgl. §§ 1269, 1170, 1171, bei Schuldverschreibungen auf den Inhaber auch die besonderen Vorschriften des § 1188 Abs. 2, wonach das Aufgebot erst nach Ablauf von 30 Jahren zulässig ist §§ 1270, 801[8]);

f. wenn die Zwangsversteigerung im In- oder Ausland in der gesetzlichen Form ohne Übernahme der Pfandrechte seitens des Erstehers durchgeführt ist (§ 1268) oder wenn der Schiffer in den gesetzlichen Fällen aus Not das Schiff ver-

---

8) Über das Verfahren bei diesem Aufgebot s. § 988 C.P.O.

äufsert (§ 764 Abs. 2 H.G.B.). In diesen Fällen tritt der Erlös an die Stelle des Pfandes.

Wenn hiernach das Pfandrecht zwar nicht erloschen ist, aber der Geltendmachung desselben eine dauernde Einrede entgegensteht, z. B. wenn das Pfandrecht anfechtbar ist (wegen Irrtums, Betrugs u. s. w.), oder sonst ohne rechtlichen Grund bestellt ist, so kann, auch wenn der Anfechtungsanspruch sonstigem Recht nach verjährt sein würde, doch die Aufhebung des Pfandrechtes, also Erteilung einer Löschungsbewilligung verlangt werden (§§ 1254, 1266, 821). Die Verjährung des Kapitals der Pfandforderung selbst erstreckt sich dagegen nicht auf das Pfandrecht (§ 223 B.G.B.). Die Löschung im Register geschieht der Regel nach nur auf Antrag des Eigentümers. Die nachstehenden Pfandgläubiger oder persönliche Schuldner im Fall des § 1267 Satz 2 können aber auch den Antrag stellen, wenn sie urkundlich die Aufhebung des Pfandrechtes nachweisen (§§ 102, 105 F.W.G.).

6. Pfandrecht an Schiffsparten.

Die „Schiffsparten" befassen nicht nur die Miteigentumsquoten am Schiff und Zubehör, sondern auch die damit untrennbar zusammenhängenden Gesellschaftsanteile. Das Gesetz sieht die Eigentumsquote als überwiegenden Bestandteil der Schiffspart an und unterwirft daher die Verpfändung derselben den gleichen Regeln wie die Verpfändung ganzer Schiffe. Eine besondere Verpfändung der Gesellschaftsanteile beziehentlich der aus dem Gesellschaftsverhältnis sich ergebenden Forderungen nach den für Verpfändung von Forderungen geltenden Regeln ist nicht möglich (vgl. Motive z. H.G.B. III S. 850, R.G.Entsch. Bd. 14 S. 14). Es gilt hier im übrigen dasselbe wie bei Verpfändung ganzer Schiffe. Nur erfolgt die Vollstreckung nicht gemäfs des Zwangsversteigerungsgesetzes vom 24. Mai 1897, sondern gemäfs der §§ 828 ff., insbesondere der §§ 857, 858 C.P.O. Bis zur Beschlagnahme beziehentlich zwangsweisen Versteigerung bleibt der Eigentümer der Part — trotz der Verpfändung — stimmberechtigt und zum Bezug der Nutzungen befugt. Durch die Versteigerung erwirbt der Ersteher die Schiffspart mit denselben Rechten und Pflichten wie jeder freihändige Erwerber (vgl. Bd. I S. 272, 278, 287, § 504 H.G.B.).

7. Verhältnis der Pfandrechte neuen Rechtes zu denen älteren Rechtes.

Nach Art. 184 des Einf.Ges. z. B.G.B. bleiben „Rechte, mit denen eine Sache oder ein Recht zur Zeit des Inkrafttretens des B.G.B. belastet ist, mit dem sich aus den bisherigen Gesetzen ergebenden Inhalt und Rang bestehen". Entstehen aber Pfandrechte neuen Rechts, so sind, wenn der Pfandnehmer von nicht eingetragenen Pfandrechten älteren Rechts nichts wufste oder

wissen konnte, letztere dem neuen Gesetz gemäfs kraft seines guten Glaubens ihm gegenüber unwirksam. Dagegen ist auf das Verhältnis zu eingetragenen Pfandrechten älteren Rechts § 1262 Abs. 1 B.G.B. anzuwenden, dieselben gehen also dem neuen vor. Dasselbe mufs von den in Bremen nach dem früheren Gesetz vom 15. Dezember 1887 durch Übergabe eingetragener „Pfandbriefe" begründeten Pfandrecht gelten, aber nicht von Pfandrechten an Schiffsparten, die nur durch Übergabe von „Eigentumsakten" verpfändet waren und nicht von blofsen vertragsmäfsigen Faustpfandrechten. Das bremische Ausf.Ges. zum B.G.B. vom 18. Juli 1899 enthält in den §§ 45—52 (Ges.Samml. S. 74) zum Teil hiervon abweichende Bestimmungen, welche als dem Reichsrecht widerstreitend nicht als gültig anzusehen sind.

Text der Reichsgesetze über vertragsmäfsiges Schiffspfandrecht.

A. Aus dem „Bürgerlichen Gesetzbuch für das Deutsche Reich" vom 18. August 1896.

§ 1259. *Für das Pfandrecht an einem im Schiffsregister eingetragenen Schiffe gelten die besonderen Vorschriften der §§ 1260 bis 1271.*

§ 1260. *Zur Bestellung des Pfandrechts ist die Einigung des Eigenthümers des Schiffes und des Gläubigers darüber, dafs dem Gläubiger das Pfandrecht zustehen soll und die Eintragung des Pfandrechts in das Schiffsregister erforderlich. Die Vorschriften des § 873 Abs. 2 und des § 878 finden entsprechende Anwendung.*

In der Eintragung müssen der Gläubiger, der Geldbetrag der Forderung und, wenn die Forderung verzinslich ist, der Zinssatz angegeben werden. Zur näheren Bezeichnung der Forderung kann auf die Eintragungsbewilligung Bezug genommen werden.

§ 1261. *Das Rangverhältnifs der an dem Schiffe bestellten Pfandrechte bestimmt sich nach den Vorschriften der §§ 879 bis 881 und des § 1151.*

§ 1262. *Solange das Pfandrecht im Schiffsregister eingetragen ist, behält es im Falle der Veräufserung oder Belastung des Schiffes seine Kraft, auch wenn der Erwerber in gutem Glauben ist.*

Ist das Pfandrecht mit Unrecht gelöscht, so gelten im Falle der Veräufserung des Schiffes die Vorschriften des § 936 Abs. 1 Satz 1,

Abs. 2 auch dann, wenn der Erwerber das Eigenthum ohne Uebergabe erlangt; die Vorschrift des § 936 Abs. 3 findet keine Anwendung. Wird ein Pfandrecht, welches dem mit Unrecht gelöschten Pfandrecht im Range nachsteht, auf einen Dritten übertragen, so findet die Vorschrift des § 1208 Satz 1 Anwendung.

§ 1263. *Steht der Inhalt des Schiffsregisters in Ansehung eines Pfandrechts mit der wirklichen Rechtslage nicht im Einklange, so kann die Berichtigung des Registers nach den für die Berichtigung des Grundbuchs geltenden Vorschriften der §§ 894, 895, 897, 898 verlangt werden.*

Ist ein Pfandrecht mit Unrecht gelöscht worden, so kann ein Widerspruch gegen die Richtigkeit des Schiffsregisters nach § 899 Abs. 2 eingetragen werden. Solange der Widerspruch eingetragen ist, gilt im Falle der Veräufserung oder Belastung des Schiffes dem Erwerber gegenüber das Gleiche, wie wenn das Pfandrecht eingetragen wäre.

§ 1264. *Die Haftung des Schiffes beschränkt sich auf den eingetragenen Betrag der Forderung und die Zinsen nach dem eingetragenen Zinssatze. Die Haftung für gesetzliche Zinsen und für Kosten bestimmt sich nach der für die Hypothek geltenden Vorschrift des § 1118.*

Ist die Forderung unverzinslich oder der Zinssatz niedriger, als fünf vom Hundert, so kann das Pfandrecht ohne Zustimmung der im Range gleich- oder nachstehenden Berechtigten dahin erweitert werden, dafs das Schiff für Zinsen bis zu fünf vom Hundert haftet.

§ 1265. *Das Pfandrecht erstreckt sich auf das Zubehör des Schiffes mit Ausnahme der Zubehörstücke, die nicht in das Eigenthum des Eigenthümers des Schiffes gelangt sind.*

Auf die Haftung der Zubehörstücke finden die für die Hypothek geltenden Vorschriften der §§ 1121, 1122 entsprechende Anwendung.

§ 1266. *Die Vorschriften der §§ 1205—1257 finden insoweit keine Anwendung, als sich daraus, dafs der Pfandgläubiger nicht den Besitz des Schiffes erlangt, Abweichungen ergeben. In dem Falle des § 1254 tritt an die Stelle des Anspruchs auf Rückgabe des Pfandes das Recht, die Aufhebung des Pfandrechts zu verlangen.*

§ 1267. *Der Verpfänder kann gegen Befriedigung des Pfandgläubigers die Aushändigung der zur Löschung des Pfandrechts erforderlichen Urkunden verlangen. Das gleiche Recht steht dem persönlichen Schuldner zu, wenn er ein rechtliches Interesse an der Berichtigung des Schiffsregisters hat.*

§ 1268. *Der Pfandgläubiger kann seine Befriedigung aus dem Schiffe und dem Zubehör nur auf Grund eines vollstreckbaren Titels nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften suchen.*

§ 1269. *Ist der Gläubiger unbekannt, so kann er im Wege des Aufgebotsverfahrens mit seinem Pfandrecht ausgeschlossen werden,*

wenn die im § 1170 oder die im § 1171 für die Ausschliefsung des Hypothekengläubigers bestimmten Voraussetzungen vorliegen. Mit der Erlassung des Ausschlufsurtheils erlischt das Pfandrecht. Die Vorschrift des § 1171 Abs. 3 findet Anwendung.

§ 1270. *Auf das Pfandrecht für die Forderung aus einer Schuldverschreibung auf den Inhaber, aus einem Wechsel oder aus einem anderen Papier, das durch Indossament übertragen werden kann, finden die Vorschriften des § 1189, auf das Pfandrecht für die Forderung aus einer Schuldverschreibung auf den Inhaber finden auch die Vorschriften des § 1188 entsprechende Anwendung.*

§ 1271. *Das Pfandrecht kann in der Weise bestellt werden, dafs nur der Höchstbetrag, bis zu dem das Schiff haften soll, bestimmt, im übrigen die Feststellung der Forderungen vorbehalten wird. Der Höchstbetrag mufs in das Schiffsregister eingetragen werden.*

Ist die Forderung verzinslich, so werden die Zinsen in den Höchstbetrag eingerechnet.

§ 1272. *Die Vorschriften der §§ 1260—1271 gelten auch für das Pfandrecht an einer Schiffspart.*

B. Aus dem „Reichsgesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit“ vom 17. Mai 1898.

Schiffspfandrecht.

§ 100. *In Ansehung eines Pfandrechts an einem im Schiffsregister eingetragenen Schiffe soll, soweit nicht das Gesetz ein Anderes vorschreibt, eine Eintragung nur auf Antrag erfolgen. Der Zeitpunkt, in welchem der Antrag bei der Registerbehörde eingeht, soll auf dem Antrage genau vermerkt werden.*

Antragsberechtigt ist jeder, dessen Recht von der Eintragung betroffen wird oder zu dessen Gunsten die Eintragung erfolgen soll. Die Vorschriften der §§ 14 bis 18 der Grundbuchordnung finden entsprechende Anwendung.

§ 101. *Eine Eintragung erfolgt, wenn derjenige sie bewilligt, dessen Recht von ihr betroffen wird.*

§ 102. *Zur Berichtigung des Schiffsregisters bedarf es der Bewilligung desjenigen, dessen Recht von der Bewilligung betroffen wird, nicht, wenn die Unrichtigkeit nachgewiesen wird. Dies gilt insbesondere für die Eintragung oder Löschung einer Verfügungsbeschränkung.*

§ 103. *Ist eine Vormerkung oder ein Widerspruch auf Grund einer einstweiligen Verfügung eingetragen, so bedarf es zur Löschung nicht der Bewilligung des Berechtigten, wenn die einstweilige Verfügung durch eine vollstreckbare Entscheidung aufgehoben ist. Diese Vorschrift findet entsprechende Anwendung, wenn auf Grund eines vorläufig vollstreckbaren Urtheils nach den Vorschriften der Civilprozefsordnung eine Vormerkung oder ein Widerspruch eingetragen ist.*

§ 104. *Soll die Übertragung einer Forderung, für die ein Pfandrecht am Schiffe eingetragen ist oder für die ein solches Pfandrecht als Pfand haftet, eingetragen werden, so genügt es, wenn an Stelle der Eintragungsbewilligung die Abtretungserklärung des bisherigen Gläubigers vorgelegt wird.*

Diese Vorschrift findet entsprechende Anwendung, wenn eine Belastung der Forderung eingetragen werden soll.

§ 105. *Ein Pfandrecht am Schiffe darf nur mit Zustimmung des eingetragenen Eigenthümers, ein das Pfandrecht belastendes Recht nur mit Zustimmung des eingetragenen Pfandgläubigers gelöscht werden. Für eine Löschung, die zur Berichtigung des Schiffsregisters erfolgen soll, ist die Zustimmung nicht erforderlich, wenn die Unrichtigkeit des Registers nachgewiesen wird.*

§ 106. *In der Eintragungsbewilligung oder, wenn eine solche nicht erforderlich ist, in dem Eintragungsantrag sind der Name und die Ordnungsnummer, unter welcher das Schiff im Schiffsregister eingetragen ist, sowie die einzutragenden Geldbeträge in Reichswährung anzugeben.*

§ 107. *Eine Eintragung soll nur erfolgen, wenn die Eintragungsbewilligung oder die sonstigen zu der Eintragung erforderlichen Erklärungen vor der Registerbehörde zu Protokoll gegeben oder durch öffentliche oder öffentlich beglaubigte Urkunden nachgewiesen werden.*

Andere Voraussetzungen der Eintragung bedürfen, soweit sie nicht bei der Registerbehörde offenkundig sind, des Nachweises durch öffentliche Urkunden. Die Vorschriften der §§ 33—38 der Grundbuchordnung finden entsprechende Anwendung.

§ 108. *Für den Eintragungsantrag, sowie für die Vollmacht zur Stellung eines solchen gelten die Vorschriften des § 107 Abs. 1 nur, wenn durch den Antrag zugleich eine zu der Eintragung erforderliche Erklärung ersetzt werden soll.*

§ 109. *Erklärungen, durch die ein Eintragungsantrag zurückgenommen oder eine zur Stellung des Eintragungsantrags ertheilte Vollmacht widerrufen wird, bedürfen der im § 107 Abs. 1 vorgeschriebenen Form.*

§ 110. *In den Fällen, in denen nach gesetzlicher Vorschrift eine Behörde befugt ist, die Registerbehörde um eine Eintragung zu ersuchen, erfolgt die Eintragung auf Grund des Ersuchens der Behörde.*

§ 111. *Eine Eintragung soll nur erfolgen, wenn derjenige, dessen Recht durch sie betroffen wird, als der Berechtigte eingetragen ist.*

Ist derjenige, dessen Recht durch eine Eintragung betroffen wird, Erbe des eingetragenen Berechtigten, so findet die Vorschrift des Abs. 1 keine Anwendung, wenn die Übertragung oder die Aufhebung des Rechtes eingetragen werden soll oder wenn der Eintragungsantrag durch die Bewilligung des Erblassers oder eines

Nachlaſspflegers oder durch einen gegen den Erblasser oder den Nachlaſspfleger vollstreckbaren Titel begründet wird. Das Gleiche gilt für eine Eintragung auf Grund der Bewilligung eines Testamentsvollstreckers oder auf Grund eines gegen diesen vollstreckbaren Titels, sofern die Bewilligung oder der Titel gegen den Erben wirksam ist.

§ 112. *Bei einem Pfandrechte für die Forderung aus einer Schuldverschreibung auf den Inhaber, aus einem Wechsel oder einem anderen Papiere, das durch Indossament übertragen werden kann, soll eine Eintragung nur erfolgen, wenn die Urkunde vorgelegt wird.*

Diese Vorschrift findet keine Anwendung, wenn eine Eintragung auf Grund der Bewilligung eines nach den §§ 1189, 1270 des Bürgerlichen Gesetzbuchs bestellten Vertreters oder auf Grund einer gegen diesen erlassenen gerichtlichen Entscheidung bewirkt werden soll.

§ 113. *Jede Eintragung soll den Tag, an welchem sie erfolgt ist, angeben und mit der Unterschrift des zuständigen Beamten versehen werden.*

§ 114. *Die Eintragungen erhalten diejenige Reihenfolge, welche der Zeitfolge der Anträge entspricht; sind die Anträge gleichzeitig gestellt, so ist, wenn unter den Eintragungen ein Rangverhältniſs besteht, im Schiffsregister zu vermerken, daſs die Eintragungen gleichen Rang haben.*

Diese Vorschriften finden insoweit keine Anwendung, als das Rangverhältniſs von den Antragstellern abweichend bestimmt ist.

§ 115. *Die Löschung eines Rechtes oder einer Verfügungsbeschränkung erfolgt durch Eintragung eines Löschungsvermerkes.*

§ 116. *Werden mehrere Schiffe mit einem Pfandrechte belastet, so ist auf dem Blatte jedes Schiffes die Mitbelastung der übrigen von Amts wegen erkennbar zu machen. Das Gleiche gilt, wenn mit einem an einem Schiffe bestehenden Pfandrechte nachträglich noch ein anderes Schiff belastet wird. Soweit eine Mitbelastung erlischt, ist dies von Amts wegen zu vermerken.*

§ 117. *Bei der Eintragung eines Pfandrechts für Theilschuldverschreibungen auf den Inhaber genügt es, wenn der Gesammtbetrag der Forderungen unter Angabe der Anzahl, des Betrags und der Bezeichnung der Theile eingetragen wird.*

§ 118. *Ist ein Testamentsvollstrecker ernannt, so ist dies bei der Eintragung des Erben des Gläubigers von Amts wegen mit einzutragen, es sei denn, daſs das eingetragene Recht der Verwaltung des Testamentsvollstreckers nicht unterliegt.*

§ 119. *Ergiebt sich, daſs die Registerbehörde unter Verletzung gesetzlicher Vorschriften eine Eintragung vorgenommen hat, durch die das Schiffsregister unrichtig geworden ist, so ist von Amts wegen ein Widerspruch einzutragen. Erweist sich eine Eintragung nach ihrem Inhalt als unzulässig, so ist sie von Amts wegen zu löschen.*

§ 120. *Jede Eintragung ist baldthunlichst auf dem Schiffs-Certifikat oder dem Schiffsbriefe zu vermerken.*

Wird eine Urkunde über die Pfandforderung vorgelegt, so ist die Eintragung auch auf dieser Urkunde unter kurzer Bezeichnung des Inhalts der Eintragungen, welche dem Pfandrecht im Range vorgehen oder gleichstehen, zu vermerken. Der Vermerk ist mit Unterschrift und Siegel zu versehen.

§ 121. *Jede Eintragung soll dem Antragsteller und dem eingetragenen Eigenthümer, sowie im übrigen allen aus dem Schiffsregister ersichtlichen Personen bekannt gemacht werden, zu deren Gunsten die Eintragung erfolgt ist oder deren Recht durch sie betroffen wird. Auf die Bekanntmachung kann verzichtet werden.*

§ 122. *Die Beschwerde gegen eine Eintragung ist unzulässig. Im Wege der Beschwerde kann jedoch verlangt werden, daſs die Registerbehörde angewiesen wird, nach § 119 einen Widerspruch einzutragen oder eine Löschung vorzunehmen.*

§ 123. *Das Beschwerdegericht kann vor der Entscheidung durch eine einstweilige Anordnung der Registerbehörde aufgeben, eine Vormerkung oder einen Widerspruch einzutragen.*

Die Vormerkung oder der Widerspruch wird von Amts wegen gelöscht, wenn die Beschwerde zurückgenommen oder zurückgewiesen wird.

§ 124. *Bei der Einlegung der weiteren Beschwerde durch Einreichung einer Beschwerdeschrift bedarf es der Zuziehung eines Rechtsanwalts nicht, wenn die Beschwerde von dem Notar eingelegt wird, der die zu der Eintragung erforderliche Erklärung beurkundet oder beglaubigt und im Namen eines Antragsberechtigten den Eintragungsantrag gestellt hat. Die Vorschrift des § 29 Abs. 1 Satz 3 bleibt unberührt.*

Vorbemerkung zu den seerechtlichen Vorschriften des Handelsgesetzbuches vom 10. Mai 1897 und seines Einführungsgesetzes.

Für das Seerecht kommen aus dem Einführungsgesetz nur die nachstehend abgedruckten Artikel in Betracht, aus dem Handelsgesetzbuch selbst das vierte Buch „Seehandel", welches an die Stelle des fünften Buches des „Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches" getreten ist und aufserdem einige, gehörigen Orts behandelte allgemeine Vorschriften, namentlich aber aus dem ersten Buch „Handelsstand" die Begriffsbestimmung des Kaufmanns, welche lautet:

§ 1. *Kaufmann im Sinne dieses Gesetzbuches ist, wer ein Handelsgewerbe betreibt.*

Als Handelsgewerbe gilt jeder Gewerbebetrieb, der eine der nachstehend bezeichneten Arten von Geschäften zum Gegenstand hat:

1. . . . .
2. . . . .
3. die Übernahme der Versicherungen gegen Prämie;
4. . . . .
5. die Übernahme der Beförderung von Gütern oder Reisenden zur See . . . . . sowie die Geschäfte der Schleppschiffahrtsunternehmer;
6. . . . .
7. die Geschäfte der Handlungsagenten[1]*) oder Handelsmäkler*[2]*).*

Ob Mitreeder Kaufleute sind s. N. 16.

---

1) Vgl. §§ 84 ff. H.G.B. Danach sind die Expedienten der Reedereien, welche in den Handelsplätzen stationiert sind und dort für sie Frachtgeschäfte oder Passagierverträge abschliefsen, Kaufleute. Ihr Geschäftsbetrieb ist nach den §§ 84 ff. H.G.B. zu beurteilen. Über Korrespondentreeder s. N. 19.

2) Vgl. §§ 93 ff. H.G.B., wonach darunter auch solche Personen fallen, welche Versicherungen, Güterbeförderungen, Bodmerei, Schiffsmiete vermitteln. Die Thätigkeit der Schiffsmakler als blofser Vertreter und Assistenten der Schiffer fällt nicht darunter.

Abgesehen von den Vorschriften der Art. 6 und 7 des Einf.Ges. ändert das neue H.G.B. in betreff der Frage, auf welche Schiffe das vierte (früher fünfte) Buch anzuwenden ist, nichts ausdrücklich. Es fehlt, wie früher, eine allgemeine Definition der „Schiffe", auf welche es anzuwenden ist. Jedoch läfst das Gesetz indirekt stärker wie früher erkennen, dafs dasselbe an sich nur auf solche Schiffe anzuwenden ist, welche „Erwerb durch die Seefahrt" betreiben. Das alte H.G.B. bezog diese Definition im Art. 432 zunächst nur auf die Schiffe, für welche die Schiffsregister zu führen seien. Das neue H.G.B. hat die Vorschriften über Schiffsregister ausgesondert und spricht trotzdem in seinem ersten Paragraphen (§ 474), welcher freilich inhaltlich nur über die Form der Veräufserung spricht, von einem „zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten" Schiff. Da gleichzeitig Art. 6 Einf.Ges. gerade die Vorschrift des § 474 auf alle Seeschiffe ausdehnt, auch wenn dieselben nicht dem Erwerb durch die Seefahrt dienen, so kann der Zusatz im § 474 nicht bezwecken, die Einzelnvorschrift des § 474 auf letztere zu beschränken, sondern nur den Sinn haben, dafs damit einleitend die Schiffe bezeichnet werden sollten, auf welche das vierte Buch überhaupt, wenigstens in erster Linie und unbedingt, anzuwenden sei, obwohl dasselbe es wieder für nötig hält, in § 484 (wie früher in Art. 450) für den Begriff des „Reeders" und somit auch für alle Vorschriften, welche die Haftung des Reeders betreffen, besonders die Beschränkung auf Schiffe, die „dem Erwerb durch die Seefahrt" dienen, zu wiederholen. Trotzdem ist auch jetzt an dem Bd. I S. 86, 87 in betreff einer analogen Anwendung der Vorschriften des H.G.B. über Bergung und Hülfeleistung, Seeversicherung, Seefrachtvertrag bei anderen Schiffen Gesagten festzuhalten[3]).

Die drei ersten Abschnitte des vierten Buchs des neuen H.G.B. entsprechen den drei ersten Abschnitten des fünften Buches des alten H.G.B., die im ersten Band dieses Kommentars schon kommentiert sind. Dieselben werden in folgendem nur abgedruckt, damit der vollständige Text des neuen, nunmehr geltenden Gesetzes dem Werk einverleibt wird (vgl. die vorgedruckte Übersicht der Artikel des alten mit den entsprechenden Paragraphen des neuen Gesetzes).

3) Ein Urteil des Reichsgerichts vom 9. Dezember 1896 (Jur. Wochenschrift 1897 S. 60 Nr. 57) will die Vorschriften über Bergung nicht auf Bergung eines Feuerschiffes anwenden. Dies ist zwar richtig, weil ein Feuerschiff überhaupt nicht ein „Schiff" im Sinne des H.G.B. ist, vgl. Bd. I S. 97. Das Reichsgericht beschränkt aber in der Begründung die Anwendung jener Vorschriften allgemein auf Seeerwerbschiffe und will bei Bergung anderer Schiffe nur die Regeln über nützliche Geschäftsführung anwenden. Danach hätten Berger von solchen Seeschiffen, die nicht dem Seeerwerb dienen, im wesentlichen nur Ersatz ihrer Auslagen zu fordern! Dies Resultat ist gewifs nicht dem Rechtsbewufstsein entsprechend. Dagegen übereinstimmend mit dem Text: Burchard, Bergung und Hülfeleistung, S. 18 und 19. Über aktive Bergung und Hülfeleistung seitens der Schiffe öffentlichen Dienstes s. Bem. zu § 740.

Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897.

Art. 1. *Das Handelsgesetzbuch tritt gleichzeitig mit dem Bürgerlichen Gesetzbuch in Kraft* . . . .

Das H.G.B. ist also mit dem B.G.B. am 1. Januar 1900 in Kraft getreten (Art. 1 Einf.Ges. z. B.G.B.).

Art. 2. ***In Handelssachen kommen die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches nur insoweit zur Anwendung, als nicht im Handelsgesetzbuch oder in diesem Gesetz ein Anderes bestimmt ist.***

Im Übrigen werden die Vorschriften der Reichsgesetze durch das Handelsgesetzbuch nicht berührt.

1. Soweit das H.G.B. keine Vorschriften enthält oder aus demselben durch Auslegung oder Analogie nichts zu entnehmen ist (Staub, Kommentar zum H.G.B. S. 5), treten ergänzend die Vorschriften des B.G.B. ein, nicht, wie nach Art. 1 des alten H.G.B., zunächst die Handelsbräuche (Handelsgewohnheitsrecht)[4]). An mehreren Stellen des H.G.B. wird aber auf Ortsgebräuche bezw. örtliche Verordnungen verwiesen, so in den §§ 561, 568, 593, 599 in betreff der Ladung und Löschung der Schiffe (vgl. aufserdem Art. 15, 19 und 20 dieses Gesetzes und oben S. 5 ff. in betreff der Gültigkeit von Landesgesetzen). Verschieden von dem Gewohnheitsrecht ist die Verkehrssitte in ihrer Bedeutung für den Inhalt der Verträge (§§ 157, 242 B.G.B.) — siehe hierüber Bem. Nr. 2 zu § 568 —, mit welcher auf gleicher Stufe die „im Handelsverkehr geltenden Gewohnheiten und Gebräuche" stehen, auf die „in Ansehung der Bedeutung und Wirkung von Handlungen und Unterlassungen" nach § 346 H.G.B. Rücksicht zu nehmen ist. Dahin gehört auch der Seemannsbrauch, soweit derselbe sich auf den Umfang des von dem Schiffer den Reiseinteressenten gegenüber zu Leistenden bezieht. Soweit dagegen der Seemannsbrauch in Ergänzung des geschriebenen Seestrafsenrechts das gegenseitige Verhalten der Schiffe auf See bestimmt, ist ein öffentlichrechtliches Gewohnheitsrecht vorhanden (vgl. Bd. I S. 312).

2. Das H.G.B. enthält keine Übergangsbestimmungen. Es kommen die entsprechenden Vorschriften des Einf.Ges. zum B.G.B. zur Anwendung, also namentlich Art. 170, wonach auf Schuldverhältnisse, die vor dem Inkrafttreten des B.G.B. entstanden sind, die bisherigen Gesetze mafsgebend bleiben.

---

4) Andererseits ist aber das Gewohnheitsrecht als privatrechtliche Rechtsquelle nicht ausgeschlossen, so dafs es möglich bleibt, dafs ein neues allgemeines Gewohnheitsrecht entstehen kann, welches ergänzend oder derogierend eintritt. Partikulare Gewohnheitsrechte können nur soweit gültig entstehen, als nach den Bestimmungen des H.G.B. Ortsgebräuche oder Landesgesetze zulässig sind. In den Konsulargerichtsbezirken und in den Schutzgebieten gilt abweichend zunächst das dort geltende Handelsgewohnheitsrecht und nur subsidiär das H.G.B. und B.G.B. (§ 46 des Ges. über die Konsulargerichtsbarkeit vom 7. April 1900, § 2 des Schutzgebietsgesetzes vom 10. September 1900).

Art. 3. *Soweit in Reichsgesetzen oder in Landesgesetzen auf Vorschriften des Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches verwiesen ist, treten die entsprechenden Vorschriften des Handelsgesetzbuches an deren Stelle.*

. . . .

Art. 6. *Die Vorschriften der §§ 474, 475 des Handelsgesetzbuches finden auch im Falle der Veräufserung eines Seeschiffes, das nicht zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmt ist, sowie im Falle der Veräufserung eines Antheils an einem solchen Schiffe Anwendung.*

Vgl. die Bem. zu den §§ 474, 475 (Art. 439, 440) in Bd. I S. 132 ff., namentlich S. 136[5]).

Art. 7. *Die Vorschriften des § 485 und des § 486 Abs. 1 Nr. 3 des Handelsgesetzbuches über die Haftung des Rheders für das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung sowie die Vorschriften der §§ 734 bis 739 des Handelsgesetzbuches über die Haftung im Falle des Zusammenstofses von Schiffen finden auch Anwendung, wenn die Verwendung eines Schiffes zur Seefahrt nicht des Erwerbes wegen erfolgt.*

Art. 7 bezieht sich auf alle Seeschiffe, also auch Staatsschiffe (Kriegsschiffe, andere Schiffe öffentlichen Dienstes)[6]). An Stelle des Reeders tritt im Sinne des Art. 7 der Eigentümer des Schiffes. Eine „Fracht" ist nicht vorhanden. Wie im übrigen die Ausdehnung der Vorschriften über Schadenshaftung auf diese Schiffe zu verstehen, s. Bd. I S. X N. 3 und Boyens: Über den Begriff der Schiffsbesatzung u. s. w. in Goldschmidts Zeitschr. Bd. L S. 63/64 N. 10 gegenüber Pappenheim in Rassows und Küntzels Beiträgen Bd. XLIII S. 374 N. 73. Es ist die Vollstreckung in Staatsschiffe nur dann zulässig, wenn der Staat sie ihrer öffentlichen Bestimmung entkleidet und preisgiebt. Geschieht dies nicht, ist also aus öffentlichem Interesse die Vollstreckung in das Schiff nicht möglich, so entsteht ein persönlicher Schadensersatzanspruch gegen den Fiskus, beschränkt auf den festzustellenden Wert des Schiffes. Ebenso ist in analoger Anwendung des § 774 ein solcher beschränkt persönlicher Anspruch anzunehmen, wenn der Eigentümer das Schiff auf neue Reisen aussendet.

. . . .

Art. 15. *Die privatrechtlichen Vorschriften der Landesgesetze bleiben insoweit unberührt, als es in diesem Gesetze bestimmt oder als im Handelsgesetzbuch auf die Landesgesetze verwiesen ist.*

Soweit die Landesgesetze unberührt bleiben, können auch neue landesgesetzliche Vorschriften erlassen werden.

---

5) Wo dort § 466 des neuen H.G.G. erwähnt wird, soll es heifsen: § 474, vgl. die Berichtigung Bd. I S. XIX Nr. 15.

6) Jedoch bleiben bei Verletzung oder Tötung von Personen der Besatzung im Dienst die Specialgesetze über Fürsorge des Staates für Invaliden oder Hinterbliebene allein anwendbar.

„In diesem Gesetz bestimmt" s. Art. 19.

„Im H.G.B. auf die Handelsgesetze verwiesen": Hier kommen in Betracht die §§ 480 Abs. 2, 566 Abs. 2, 678 H.G.B. Die Bestimmung des § 521 betrifft öffentliches Recht. Vgl. Einleitung oben S. 5.

Art. 19. *Unberührt bleiben:*

1. für das Großherzogthum Mecklenburg-Schwerin die §§ 51 bis 53, 55 der Verordnung vom 28. Dezember 1863, betr. die Publikation des Handelsgesetzbuches, sowie die zur Abänderung dieser Verordnung ergangene Verordnung vom 22. Oktober 1869;

2. für die freie Hansestadt Bremen die Verordnung vom 12. Februar 1866, betr. die Löschung der Seeschiffe, nebst den dazu später ergangenen Gesetzen;

3. für die freie und Hansestadt Hamburg der § 50 des Einführungsgesetzes zum Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuche vom 22. Dezember 1865.

Dieser Artikel entspricht dem § 4 des Bundesgesetzes vom 4. Juni 1869 (Bd. I S. 5). An Stelle der Vorschriften unter Nr. 1 und 3 sind durch die neuen Ausführungsgesetze andere getreten (s. S. 5 N. 9).

Art. 20. *Unberührt bleiben die landesgesetzlichen Vorschriften, nach welchen ein Pfandrecht an einem im Bau begriffenen Schiffe ohne Übergabe des Schiffes durch Eintragung in ein besonderes Register bestellt werden kann, sowie die landesgesetzlichen Vorschriften über die Zwangsversteigerung eines solchen Schiffes.*

Zur Zeit bestehen solche Vorschriften nur in Bremen, § 30 Ausf.Ges. z. H.G.B. vom 18. Juli 1899, welcher an Stelle der früheren Vorschrift getreten ist (vgl. Bd. I S. 142).

Da hier allgemein Landesgesetze vorbehalten werden, so wird es auch der Landesgesetzgebung anderer Bundesstaaten gestattet sein, Vorschriften dieser Art neu einzuführen (vgl. Art. 15 Abs. 2).

Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897.

Viertes Buch.

Seehandel.

Erster Abschnitt.

Allgemeine Vorschriften.

§ 474. *Wird ein zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmtes Schiff oder ein Antheil an einem solchen Schiffe (Schiffspart) veräufsert, so kann die nach den Vorschriften des bürgerlichen Rechtes zum Eigenthumsübergang erforderliche Übergabe durch die zwischen dem Veräufserer und dem Erwerber getroffene Vereinbarung ersetzt werden, dafs das Eigenthum sofort auf den Erwerber übergehen soll* [1]).

§ 475. *In allen Fällen der Veräufserung eines Schiffes oder einer Schiffspart kann jeder Theil verlangen, dafs ihm auf seine Kosten eine öffentlich beglaubigte Urkunde über die Veräufserung ertheilt wird* [2]).

§ 476. *Wird ein Schiff oder eine Schiffspart veräufsert, während sich das Schiff auf der Reise befindet, so ist im Verhältnisse zwischen*

---

1) S. Kommentar Bd. I S. 132—143, anstatt § 466 des „neuen H.G.B." und § 466 in den Überschriften der Seiten ist zu lesen § 474. An Stelle des § 25 des bremischen Ges. vom 15. Dezember 1887 (erwähnt S. 142) ist jetzt § 30 des dortigen Ausf Ges. zum B.G B. vom 18. Juli 1899 getreten. Zu S. 133 N. 2: Befindet sich das Schiff in einem ausländischen Hafen, ist bezüglich des Eigentumsübergangs zunächst dortiges Recht mafsgebend (§ 11 Abs. 2 Einf.Ges. zum B.G.B. s. Bd. I S. 38). Zur Glaubhaftmachung gegenüber dem deutschen Register dürfte aber bei deutschen Schiffen stets die Form des § 474 genügen.

2) S. Kommentar Bd. I S. 143.

dem Veräufserer und dem Erwerber in Ermangelung einer anderen Vereinbarung anzunehmen, dafs dem Erwerber der Gewinn der laufenden Reise gebühre oder der Verlust der laufenden Reise zur Last falle[3]).

§ 477. *Durch die Veräufserung eines Schiffes oder einer Schiffspart wird in den persönlichen Verpflichtungen des Veräufserers gegen Dritte nichts geändert*[4]).

§ 478. *Zubehör eines Schiffes sind auch die Schiffsboote.*

Im Zweifel werden Gegenstände, die in das Schiffsinventar eingetragen sind, als Zubehör des Schiffes angesehen[5]).

§ 479. *Im Sinne dieses vierten Buches gilt ein seeuntüchtig gewordenes Schiff:*

1. *als reparaturunfähig, wenn die Reparatur des Schiffes überhaupt nicht möglich ist oder an dem Orte, wo sich das Schiff befindet, nicht bewerkstelligt, das Schiff auch nicht nach dem Hafen, wo die Reparatur auszuführen wäre, gebracht werden kann;*
2. *als reparaturunwürdig, wenn die Kosten der Reparatur ohne Abzug für den Unterschied zwischen alt und neu mehr betragen würden als drei Viertheile seines früheren Werthes.*

   Ist die Seeuntüchtigkeit während einer Reise eingetreten, so gilt als der frühere Werth derjenige, welchen das Schiff bei dem Antritte der Reise gehabt hat, in den übrigen Fällen derjenige, welchen das Schiff, bevor es seeuntüchtig geworden ist, gehabt hat oder bei gehöriger Ausrüstung gehabt haben würde[6]).

§ 480. *Als Heimathshafen des Schiffes gilt der Hafen, von welchem aus die Seefahrt mit dem Schiffe betrieben wird.*

Die Vorschriften dieses Gesetzbuchs, welche sich auf den Aufenthalt des Schiffes im Heimathshafen beziehen, können durch die Landesgesetze auf alle oder einige Häfen des Reviers des Heimathshafens ausgedehnt werden[7]).

---

3) S. Kommentar Bd. I S. 144.

4) S. Kommentar Bd. I S. 145.

5) S. Kommentar Bd. I S. 146—150. „Wesentliche Bestandteile“ im Sinne des § 93 B.G.B. (Bd. I S. 146, 147 Bem. 2) haben ihre Selbständigkeit verloren (§§ 93, 947 B.G.B.). Ausschlufs solcher bei Einräumung dinglicher Rechte ist unzulässig. Anders bei Zubehör (§ 314 B.G.B.). Darunter fallen auch „unwesentliche Bestandteile“, wenn § 97 B.G.B. zutrifft, nur unter gleicher Voraussetzung die Boote (Abs. 1 „auch“).

6) S. Kommentar B. I S. 150—154.

7) S. Kommentar Bd. I S. 167—169, 116 und Vorrede S. IX. Über den Begriff des Heimatshafens nach den neuen Gesetzen s. ferner die Bemerkungen oben zu § 6 des Flaggenrechtsges. vom 22. Juni 1899 S. 13 ff. — Die Bd. I S. 168 und 169 citierten Bestimmungen der landesgesetzlichen Einführungsgesetze sind, unter Aufhebung der letzteren, in den neuen Ausführungsgesetzen wieder reproduziert, s. N. 9 zur Einleitung dieses Bandes.

§ 481. *Zur Schiffsbesatzung werden gerechnet der Schiffer, die Schiffsmannschaft sowie alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen*[8]).

§ 482. *Die Zwangsversteigerung eines Schiffes im Wege der Zwangsvollstreckung darf nicht angeordnet werden, wenn das Schiff zum Abgehen fertig (segelfertig) ist. Auch darf ein segelfertiges Schiff nicht mit Arrest belegt werden.*

Diese Vorschriften finden keine Anwendung, wenn die Schuld, wegen derer die Zwangsversteigerung oder der Arrest stattfinden soll, zum Behufe der bevorstehenden Reise eingegangen ist[9]).

§ 483. *Wenn in diesem vierten Buche die europäischen Häfen den aufsereuropäischen Häfen entgegengesetzt werden, so sind unter den ersteren sämmtliche Häfen des Mittelländischen, Schwarzen und Azowschen Meeres als mitbegriffen anzusehen*[10]).

Zweiter Abschnitt.

Von dem Rheder und der Rhederei.

§ 484. *Rheder ist der Eigenthümer eines ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes*[11]).

---

8) S. Kommentar Bd. I S. 154—163. Die S. 154 citierte Entscheidung des Reichsgerichts Bolze Bd. 6 Nr. 304 ist vollständiger abgedruckt: Seuffert, Archiv Bd. 44 Nr. 39. Das Citat „Seuffert, Archiv Bd. 32 S. 58“ soll heifsen „Seuffert, Archiv Bd. 37 Nr. 58“. — Die S. 157 N. 2 citierten Hamburgischen Hafengesetze sind jetzt für Hamburg ersetzt durch das neue Hafengesetz vom 2. Juni 1897, nach dessen § 5 die Hafenlotsen nicht mehr die Qualität von Zwangslotsen haben. — In betreff der Schleppschiffahrt (Bd. I S. 160 ff.) ist zu bemerken, dafs die gerichtlichen Entscheidungen die Besatzung der Schlepper nur insoweit, als die Haftung der Reeder gemäfs der §§ 485, 486, 734 ff. in Betracht kommt, im Sinne des § 481 gleichzeitig als Besatzung der geschleppten Schiffe ansehen, also nur im Wege der Analogie die Reeder der letzteren für Fehler der Besatzung der Schlepper haften lassen. Über Art und Umfang dieser Haftung sind die neueren Entscheidungen des Reichsgerichts vom 1. April 1896 Jur. Wochenschr. 1896 S. 285 (auch Hans. Ger.Ztg 1896 S. 196), und vom 21. März 1900 in der Hans. Ger.Ztg. 1900 S. 143 Nr. 67 (auch Jur. Wochenschr. 1900 S. 415 Nr. 15) zu vergleichen, sowie Boyens, Über den Begriff der Schiffsbesatzung und dessen Anwendung auf die Schleppschiffahrt, in Goldschmidts Zeitschr. Bd. 50 S. 56 ff. In diesem Aufsatz wird den Angriffen von Pappenheim (Goldschmidts Zeitschr. Bd. 44 S. 298, Rassow und Küntzels Beiträgen Bd. 43 S. 342 ff.) gegen den diesseits aufgestellten Begriff der Schiffsbesatzung und die von dem Reichsgericht angenommene Einrechnung vorübergehend zu Schiffszwecken angestellter Personen in die letztere entgegengetreten, auch gezeigt, dafs der so erweiterte Begriff nicht blofs bezüglich der Reederhaftung, sondern auch in den übrigen rechtlichen Beziehungen der Schiffsbesatzung (vgl. §§ 520, 522, 525, 706 Nr. 5, 740, 749, 820 Nr. 6, 821 Nr. 1, 901—903) anwendungsfähig ist.

9) S. Kommentar Bd. I S. 163—167.

10) S. Kommentar Bd. I S. 167.

11) S. Kommentar Bd. I S. 170—176. An Stelle des S. 174 erwähnten

§ 485. *Der Rheder ist für den Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt*[12]).

§ 486. *Der Rheder haftet für den Anspruch eines Dritten nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht:*

1. *wenn der Anspruch auf ein Rechtsgeschäft gegründet wird, welches der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht mit Bezug auf eine besondere Vollmacht geschlossen hat;*
2. *wenn der Anspruch auf die Nichterfüllung oder auf die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung eines von dem Rheder abgeschlossenen Vertrags gegründet wird, sofern die Ausführung des Vertrags zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört hat, ohne Unterschied, ob die Nichterfüllung oder die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung von einer Person der Schiffsbesatzung verschuldet ist oder nicht;*
3. *wenn der Anspruch auf das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung gegründet wird.*

Diese Vorschrift findet in den Fällen der Nr. 1, 2 keine Anwendung, wenn den Rheder selbst in Ansehung der Vertragserfüllung ein Verschulden trifft oder wenn er die Vertragserfüllung besonders gewährleistet hat[13]).

§ 487. *Der Rheder haftet für die Forderungen der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen aus den Dienst- und Heuerverträgen nicht nur mit Schiff und Fracht, sondern persönlich*[14]).

§ 488. *Der Rheder als solcher kann wegen eines jeden Anspruchs, ohne Unterschied, ob er persönlich oder nur mit Schiff und*

Gesetzes vom 15. April 1885 ist jetzt § 26 Abs. 1 des Flaggenrechtsges. vom 22. Juni 1899 getreten.

12) S. Kommentar Bd. I S. 176–181. Die S. 176 N. 2, 178 N. 3 erwähnten Vorschriften des englischen Rechts beruhen auf dem *common law*, nicht auf der *empl. liability Act* von 1880, vgl. Kay, *Shipmasters and Seamen, 2. ed.* S. 331.

13) S. Kommentar Bd. I S. 181—234. Zu S. 185 N. 3 ist zu berichtigen, daſs Portugal (Art. 492) den Abandon beschränkt auf Ansprüche aus Rechtsgeschäften des Schiffers und auch hier nicht wegen Heuerforderungen zuläſst. — In einem neueren Urteil des Reichsgerichts vom 2. Dezember 1899 (Entsch. Bd. 45 S. 50 ff.) wird die dingliche Natur der Haftung des Reeders mit Schiff und Fracht anerkannt, sowie daſs nur Kraft dieser die Möglichkeit eigener Ansprüche des Reeders an das Schiffsvermögen bestehe. Es wird aber angenommen, daſs der Reeder nicht selbst Ansprüche auf Schadensersatz an dieses Schiffsvermögen wegen Beschädigung anderer ihm gehöriger Schiffe erwerben könne (was diesseits Bd. I S. 204 b angenommen wurde), da der Wortlaut des Gesetzes („einem Dritten", „eines Dritten" in den §§ 485, 486) und auch der Zweck desselben entgegenstehe. Über die rechtliche Natur der Schiffsgläubigerrechte s. auch N. 9 zu § 679. Beschränkung der Haftung kann nach Verurteilung dem Grunde nach nicht nachträglich im Verfahren *in quanto* eingewandt werden, R.G. 7. Juli 1900 in Hans. XXI Nr. 119.

14) S. Kommentar Bd. I S. 234—236.

Fracht haftet, vor dem Gerichte des Heimathshafens (§ 480) belangt werden[15].

§ 489. *Wird von mehreren Personen ein ihnen gemeinschaftlich zustehendes Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt für gemeinschaftliche Rechnung verwendet, so besteht eine Rhederei.*

Der Fall, wenn das Schiff einer Handelsgesellschaft gehört, wird durch die Vorschriften über die Rhederei nicht berührt[16].

§ 490. *Das Rechtsverhältnifs der Mitrheder unter einander bestimmt sich zunächst nach dem zwischen ihnen geschlossenen Vertrage. Soweit eine Vereinbarung nicht getroffen ist, finden die nachstehenden Vorschriften Anwendung*[17].

§ 491. *Für die Angelegenheiten der Rhederei sind die Beschlüsse der Mitrheder mafsgebend. Bei der Beschlufsfassung entscheidet die Mehrheit der Stimmen. Die Stimmen werden nach der Gröfse der Schiffsparten berechnet; die Stimmenmehrheit für einen Beschlufs ist vorhanden, wenn der Person oder den Personen, welche für den Beschlufs gestimmt haben, zusammen mehr als die Hälfte des ganzen Schiffes gehört.*

Einstimmigkeit sämmtlicher Rheder ist erforderlich zu Beschlüssen, die eine Abänderung des Rhedereivertrags bezwecken oder die den Bestimmungen des Rhedereivertrags entgegen oder dem Zwecke der Rhederei fremd sind[18].

§ 492. *Durch Beschlufs der Mehrheit kann für den Rhedereibetrieb ein Korrespondentrheder (Schiffsdirektor, Schiffsdisponent) bestellt werden. Zur Bestellung eines Korrespondentrheders, der nicht zu den Mitrhedern gehört, ist ein einstimmiger Beschlufs erforderlich.*

Die Bestellung des Korrespondentrheders kann zu jeder Zeit durch Stimmenmehrheit widerrufen werden, unbeschadet des Anspruchs auf die vertragsmäfsige Vergütung[19].

---

15) S. Kommentar Bd. I S. 237 und oben Bem. Nr. 1 zu § 6 Flaggenrechtsgesetz. Mit diesem Gerichtsstand konkurrieren nach heutigem Recht die Gerichtsstände aus den §§ 13, 23, 29, 32 C.P.O.

16) S. Kommentar Bd. I S. 238—242. Abwegig ist die Auffassung der Reederei bei Schaps S. 95 ff. 108, vgl. N. 20. Liegt Handelsbetrieb (§ 1 Nr. 5 H.G.B.) vor, erscheinen die einzelnen Mitreeder — da die „Reederei" keine juristische Person ist — als Minderkaufleute (§ 4 H.G.B.), aber nur bezüglich des Reedereibetriebs, sie werden durch den blofsen Besitz von Schiffsparten nicht Kaufleute überhaupt, vgl. R.O.H.G. Bd. 14 S. 284, Bd. 16 S. 380; Thöl, Handelsrecht I § 38; Wagner S. 175.

17) S. Kommentar Bd. I S. 244.

18) S. Kommentar Bd. I S. 245—250. An Stelle des S. 245 erwähnten § 52 der mecklenburg. Einf.Verordn. gilt jetzt § 10 der Ausf.Verordn. vom 19. April 1899 mit demselben Wortlaut.

19) S. Kommentar Bd. I S. 250—253. Vertreten Korrespondentreeder mit oder ohne Beteiligung Reedereien, deren Betrieb unter § 1 Nr. 5 H.G.B. fällt, gewerbsmäfsig, so sind sie Handlungsagenten im Sinn der §§ 1 Nr. 7, 84 H.G.B. und dadurch Kaufleute vollen Umfangs, also auch zur Firmenführung verpflichtet. Die Regeln der §§ 84 ff. finden aber nicht Anwendung, da ihre Stellung seerechtlich besonders geordnet ist.

§ 493. *Im Verhältnisse zu Dritten ist der Korrespondentrheder kraft seiner Bestellung befugt, alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, die der Geschäftsbetrieb einer Rhederei gewöhnlich mit sich bringt.*

Diese Befugnis erstreckt sich insbesondere auf die Ausrüstung, die Erhaltung und die Verfrachtung des Schiffes, auf die Versicherung der Fracht, der Ausrüstungskosten und der Havereigelder sowie auf die mit dem gewöhnlichen Geschäftsbetriebe verbundene Empfangnahme von Geld.

Der Korrespondentrheder ist in demselben Umfange befugt, die Rhederei vor Gericht zu vertreten.

Er ist befugt, den Schiffer anzustellen und zu entlassen; der Schiffer hat sich nur an dessen Anweisungen und nicht auch an die etwaigen Anweisungen der einzelnen Mitrheder zu halten.

Im Namen der Rhederei oder einzelner Mitrheder Wechselverbindlichkeiten einzugehen oder Darlehen aufzunehmen, das Schiff oder Schiffsparten zu verkaufen oder zu verpfänden sowie für das Schiff oder für Schiffsparten Versicherung zu nehmen, ist der Korrespondentrheder nicht befugt, es sei denn, dafs ihm eine Vollmacht hierzu besonders ertheilt ist[20]).

§ 494. *Durch ein Rechtsgeschäft, welches der Korrespondentrheder als solcher innerhalb der Grenzen seiner Befugnisse schliefst, wird die Rhederei dem Dritten gegenüber auch dann berechtigt und verpflichtet, wenn das Geschäft ohne Nennung der einzelnen Mitrheder geschlossen wird.*

Ist die Rhederei durch ein von dem Korrespondentrheder abgeschlossenes Geschäft verpflichtet, so haften die Mitrheder in gleichem Umfange (§ 486), als wenn das Geschäft von ihnen selbst geschlossen wäre[21]).

§ 495. *Eine Beschränkung der im § 493 bezeichneten Befugnisse des Korrespondentrheders kann die Rhederei einem Dritten nur entgegensetzen, wenn die Beschränkung dem Dritten zur Zeit des Abschlusses des Geschäfts bekannt war*[22]).

§ 496. *Der Rhederei gegenüber ist der Korrespondentrheder verpflichtet, die Beschränkungen einzuhalten, welche von ihr für den Umfang seiner Befugnisse festgesetzt sind; er hat sich ferner nach*

---

20) S. Kommentar Bd. I S. 254—259. Über die ganze Stellung und namentlich die Befugnis des Korrespondentreeders zur Prozefsführung s. Urteil des Reichsgerichts vom 3. November 1898, Entsch. Bd. 42 S. 68 ff. Danach ist er namentlich auch befugt, Ansprüche aus Schiffskollisionen vor Gericht für die Reederei zu vertreten. Soweit er die Reederei, die prozessual einem nicht rechtsfähigen Verein gleich steht, vgl. §§ 50, 735 C.P.O., vertritt, gilt er als „gesetzlicher Vertreter" im Sinne der §§ 51, 241, 473 C.P.O., vgl. R.G. a. a. O. S. 71 oben. Vgl. über seine Befugnisse nach Auflösung der Reederei unten N. 33.

21) S. Kommentar Bd. I S. 259.

22) S. Kommentar Bd. I S. 260.

den gefafsten Beschlüssen zu richten und die Beschlüsse zur Ausführung zu bringen.

Im Übrigen ist der Umfang seiner Befugnisse auch der Rhederei gegenüber nach den Vorschriften des § 493 mit der Mafsgabe zu beurtheilen, dafs er zu neuen Reisen und Unternehmungen, zu aufsergewöhnlichen Reparaturen sowie zur Anstellung oder zur Entlassung des Schiffers vorher die Beschlüsse der Rhederei einzuholen hat[23]).

§ 497. *Der Korrespondentrheder ist verpflichtet, in den Angelegenheiten der Rhederei die Sorgfalt eines ordentlichen Rheders anzuwenden*[24]).

§ 498. *Der Korrespondentrheder hat über seine die Rhederei betreffende Geschäftsführung abgesondert Buch zu führen und die dazu gehörigen Belege aufzubewahren. Er hat auch jedem Mitrheder auf dessen Verlangen Kenntnifs von allen Verhältnissen zu geben, die sich auf die Rhederei, insbesondere auf das Schiff, die Reise und die Ausrüstung, beziehen; er hat ihm jederzeit die Einsicht der die Rhederei betreffenden Bücher, Briefe und Papiere zu gestatten*[25]).

§ 499. *Der Korrespondentrheder ist verpflichtet, jederzeit auf Beschlufs der Rhederei dieser Rechnung zu legen. Die Genehmigung der Rechnung sowie die Billigung der Verwaltung des Korrespondentrheders durch die Mehrheit hindert die Minderheit nicht, ihr Recht geltend zu machen*[26]).

§ 500. *Jeder Mitrheder hat nach dem Verhältnisse seiner Schiffspart zu den Ausgaben der Rhederei, insbesondere zu den Kosten der Ausrüstung und der Reparatur des Schiffes beizutragen.*

Ist ein Mitrheder mit der Leistung seines Beitrags im Verzug und wird das Geld von Mitrhedern für ihn vorgeschossen, so ist er diesen zur Entrichtung von Zinsen von dem Zeitpunkte der Vorschüsse an verpflichtet. Durch den Vorschufs wird ein versicherbares Interesse hinsichtlich der Schiffspart für die Mitrheder begründet. Im Falle der Versicherung dieses Interesses hat der säumige Mitrheder die Kosten der Versicherung zu ersetzen[27]).

§ 501. *Wenn eine neue Reise oder wenn nach der Beendigung einer Reise die Reparatur des Schiffes oder wenn die Befriedigung eines Gläubigers beschlossen worden ist, dem die Rhederei nur mit Schiff und Fracht haftet, so kann jeder Mitrheder, welcher dem Beschlusse nicht zugestimmt hat, sich von der Leistung der zur Ausführung des Beschlusses erforderlichen Einzahlungen dadurch befreien, dafs er seine Schiffspart ohne Anspruch auf Entgelt aufgiebt.*

Der Mitrheder, welcher von dieser Befugnifs Gebrauch machen will, mufs dies den Mitrhedern oder dem Korrespondentrheder binnen

23) S. Kommentar Bd. I S. 262—265.
24) S. Kommentar Bd. I S. 265.
25) S. Kommentar Bd. I S. 266.
26) S. Kommentar Bd. I S. 267.
27) S. Kommentar Bd. I S. 269—273.

drei Tagen nach dem Tage des Beschlusses oder, wenn er bei der Beschlufsfassung nicht anwesend und nicht vertreten war, binnen drei Tagen nach der Mittheilung des Beschlusses gerichtlich oder notariell kundgeben.

Die aufgegebene Schiffspart fällt den übrigen Mitrhedern nach dem Verhältnisse der Gröfse ihrer Schiffsparten zu[28]).

§ 502. *Die Vertheilung des Gewinns und Verlustes geschieht nach der Gröfse der Schiffsparten.*

Die Berechnung des Gewinns und Verlustes und die Auszahlung des etwaigen Gewinns erfolgt jedesmal, nachdem das Schiff in den Heimathshafen zurückgekehrt ist oder nachdem es in einem anderen Hafen seine Reise beendigt hat und die Schiffsmannschaft entlassen ist.

Aufserdem mufs auch vor dem erwähnten Zeitpunkte das eingehende Geld, soweit es nicht zu späteren Ausgaben oder zur Deckung von Ansprüchen einzelner Mitrheder an die Rhederei erforderlich ist, unter die einzelnen Mitrheder nach dem Verhältnisse der Gröfse ihrer Schiffsparten vorläufig vertheilt und ausgezahlt werden[29]).

§ 503. *Jeder Mitrheder kann seine Schiffspart jederzeit und ohne Einwilligung der übrigen Mitrheder ganz oder theilweise veräufsern.*

Die Veräufserung einer Schiffspart, infolge deren das Schiff das Recht, die Reichsflagge zu führen, verlieren würde, kann nur mit Zustimmung aller Mitrheder erfolgen[30]).

§ 504. *Der Mitrheder, welcher seine Schiffspart veräufsert hat, wird, solange die Veräufserung von ihm und dem Erwerber den Mitrhedern oder dem Korrespondentrheder nicht angezeigt worden ist, im Verhältnisse zu den Mitrhedern noch als Mitrheder betrachtet und bleibt wegen aller vor dieser Anzeige begründeten Verbindlichkeiten als Mitrheder den übrigen Mitrhedern verhaftet.*

Der Erwerber der Schiffspart ist jedoch im Verhältnisse zu den übrigen Mitrhedern schon seit dem Zeitpunkte der Erwerbung als Mitrheder verpflichtet.

Er mufs die Bestimmungen des Rhedereivertrags, die gefafsten Beschlüsse und eingegangenen Geschäfte gleichwie der Veräufserer gegen sich gelten lassen; die übrigen Mitrheder können aufserdem alle gegen den Veräufserer als Mitrheder begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf die veräufserte Schiffspart gegen den Erwerber zur Aufrechnung bringen, unbeschadet des Rechtes des Erwerbers auf Gewährleistung gegen den Veräufserer[31]).

---

28) S. Kommentar Bd. I S. 274—282, vgl. auch R.G.Entsch. Bd. 40 S. 3 ff. Die S. 278 ff. mitgeteilten mecklenb. Gesetze, betr. das Setzungsrecht, sind in der Ausf.Verordn. vom 9. April 1899 mit demselben Inhalt wie früher reproduziert, vgl. oben S. 6 N. 9.

29) S. Kommentar Bd. I S. 283 und oben S. 11.

30) S. Kommentar Bd. I S. 284.

31) S. Kommentar Bd. I S. 285—287.

§ **505.** *Eine Änderung in den Personen der Mitrheder ist ohne Einflufs auf den Fortbestand der Rhederei.*

Stirbt ein Mitreeder oder wird der Konkurs über das Vermögen eines Mitrheders eröffnet, so hat dies die Auflösung der Rhederei nicht zur Folge.

Eine Aufkündigung von seiten eines Mitrheders oder eine Ausschliefsung eines Mitrheders findet nicht statt[32]).

§ **506.** *Die Auflösung der Rhederei kann durch Stimmenmehrheit beschlossen werden. Der Beschlufs, das Schiff zu veräufsern, steht dem Beschlusse der Auflösung gleich.*

Ist die Auflösung der Rhederei oder die Veräufserung des Schiffes beschlossen, so mufs das Schiff öffentlich verkauft werden. Der Verkauf kann nur geschehen, wenn das Schiff zu einer Reise nicht verfrachtet ist und sich in dem Heimathshafen oder in einem inländischen Hafen befindet. Ist jedoch das Schiff als reparaturunfähig oder reparaturunwürdig kondemnirt (§ 479), so kann der Verkauf, auch wenn das Schiff verfrachtet ist, und selbst im Ausland erfolgen. Soll von diesen Vorschriften abgewichen werden, so ist die Zustimmung aller Mitrheder erforderlich[33]).

§ **507.** *Die Mitrheder als solche haften Dritten, wenn ihre persönliche Haftung eintritt, nur nach dem Verhältnisse der Gröfse ihrer Schiffsparten.*

---

32) S. Kommentar Bd. I S. 287.

33) S. Kommentar Bd. I S. 288—292, sowie S. 105—106 in betreff der nach § 181 R.Ges. vom 24. Mai 1897 erforderlichen Glaubhaftmachung. Das Reichsgericht hält gegenüber den Ausführungen Bd. I S. 291 in Entsch. Bd. 42 S. 74—75 nicht allein an seinem Standpunkt fest, dafs auch nach Auflösung der Reederei der Korrespondentreeder seine Befugnisse behalte, so lange noch „gemeinsame Interessen vorhanden sind“, sondern auch, dafs er befugt sei, nach Verlust des Schiffs infolge eines Zusammenstofses Ansprüche aus diesem letzteren für die Reeder gegen den Schuldigen vor Gericht zu vertreten. Anscheinend wird das Reichsgericht dies auch nach dem Inkrafttreten des B.G.B. trotz der Vorschrift des § 730 B.G.B. für richtig halten. Übersehen wird dabei, dafs selbst, wenn die Liquidation dem Korrespondentreeder zustände, darunter höchstens noch die Geltendmachung von Frachtverlusten (als Folge der Schiffskollision) fallen würde. Nur diese wäre ein „gemeinsames Interesse“ der Reederei. Die Geltendmachung des übrigen Schadens (Wert des verlorenen Schiffs) ist eine besondere Angelegenheit der Mitreeder auf Grund ihres Miteigentums. Wie der Korrespondentreeder nur kraft besonderer Vollmacht der letzteren das Casco der Schiffsparte versichern und für sie gegen die Assekuradeure klagen darf, so kann er auch jene Ansprüche nur kraft besonderer Vollmacht für sie verfolgen. Die Analogie des § 509 pafst überdies nicht, da es sich dort um Vorbereitung eines bevorstehenden Reedereibetriebs handelt, hier aber eine Fortsetzung desselben unmöglich ist (anders wenn das Schiff bei der Kollision nur beschädigt wurde). Ist das Schiff verloren, so werden die Mitreeder es der Regel nach vorziehen, sich an die Assekuradeure zu halten und diesen den Anspruch gegen den Dritten zu überlassen. Auch hiervon abgesehen, ist es nicht zweckentsprechend, anzunehmen, dafs eine Minderheit (die nicht klagen will) durch die Mehrheit und deren Korrespondentreeder zu einem vielleicht sehr kostspieligen Prozefs gezwungen werden kann. Für das nach Verlust des Schiffs zunächst Nötige sorgt das Gesetz in anderer Weise, vgl. § 555 H.G.B.

Ist eine Schiffspart veräufsert, so haften für die in der Zeit zwischen der Veräufserung und der im § 504 erwähnten Anzeige etwa begründeten persönlichen Verbindlichkeiten rücksichtlich dieser Schiffspart sowohl der Veräufserer als der Erwerber[34]).

§ 508. *Die Mitrheder als solche können wegen eines jeden Anspruchs, ohne Unterschied, ob dieser von einem Mitrheder oder von einem Dritten erhoben wird, vor dem Gerichte des Heimathshafens (§ 480) belangt werden.*

Diese Vorschrift kommt auch dann zur Anwendung, wenn die Klage nur gegen einen Mitrheder oder gegen einige Mitrheder gerichtet wird[35]).

§ 509. *Auf die Vereinigung zweier oder mehrerer Personen, ein Schiff für gemeinschaftliche Rechnung zu erbauen und zur Seefahrt zu verwenden, finden die Vorschriften der §§ 490, 491, 500, 505 sowie des § 507 Abs. 1 und, sobald das Schiff vollendet und von dem Erbauer abgeliefert ist, aufserdem die Vorschriften der §§ 503, 504, 506 sowie des § 507 Abs. 2 Anwendung; die Vorschrift des § 500 gilt auch für die Baukosten.*

Ein Korrespondentrheder (§ 492) kann schon vor der Vollendung des Schiffes bestellt werden; er hat in diesem Falle sogleich nach seiner Bestellung in Bezug auf den künftigen Rhedereibetrieb die Rechte und Pflichten eines Korrespondentrheders[36]).

§ 510. *Wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt für seine Rechnung verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut, wird im Verhältnisse zu Dritten als der Rheder angesehen.*

Der Eigenthümer kann denjenigen, welcher aus der Verwendung einen Anspruch als Schiffsgläubiger herleitet, an der Durchführung des Anspruchs nicht hindern, es sei denn, dafs die Verwendung ihm gegenüber eine widerrechtliche und der Gläubiger nicht in gutem Glauben war[37]).

Dritter Abschnitt.

Schiffer.

§ 511. *Der Führer des Schiffes (Schiffskapitän, Schiffer) ist verpflichtet, bei allen Dienstverrichtungen, namentlich bei der Erfüllung der von ihm auszuführenden Verträge, die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden. Er haftet für jeden durch sein*

---

34) S. Kommentar Bd. I S. 292—296.
35) S. Bem. Nr. 1 zu § 6 des Flaggenrechtsges. S. 13 ff. und oben N. 15.
36) S. Kommentar Bd. I S. 297—298.
37) S. Kommentar Bd. I S. 298—304. Das Citat in N. 2 S. 302 „Hans. IX Nr. 29“ soll heifsen „H.G.Z. IX Nr. 29“.

Verschulden entstehenden Schaden, insbesondere für den Schaden, welcher aus der Verletzung der in diesem und den folgenden Abschnitten ihm auferlegten Pflichten entsteht[38]).

§ 512. *Diese Haftung des Schiffers besteht nicht nur gegenüber dem Rheder, sondern auch gegenüber dem Befrachter, Ablader und Ladungsempfänger, dem Reisenden, der Schiffsbesatzung und demjenigen Schiffsgläubiger, dessen Forderung aus einem Kreditgeschäfte (§ 528) entstanden ist, insbesondere dem Bodmereigläubiger.*

Der Schiffer wird dadurch, dafs er auf Anweisung des Rheders gehandelt hat, den übrigen vorgenannten Personen gegenüber von der Haftung nicht befreit.

Durch eine solche Anweisung wird auch der Rheder persönlich verpflichtet, wenn er bei der Ertheilung der Anweisung von dem Sachverhältnifs unterrichtet war[39]).

§ 513. *Der Schiffer hat vor dem Antritte der Reise dafür zu sorgen, dafs das Schiff in seetüchtigem Stande, gehörig eingerichtet und ausgerüstet, gehörig bemannt und verproviantirt ist und dafs die zum Ausweise für Schiff, Besatzung und Ladung erforderlichen Papiere an Bord sind*[40]).

§ 514. *Der Schiffer hat zu sorgen für die Tüchtigkeit der Geräthschaften zum Laden und Löschen, sowie für die gehörige Stauung nach Seemannsbrauch, auch wenn die Stauung durch besondere Stauer bewirkt wird.*

Er hat dafür zu sorgen, dafs das Schiff nicht überladen und dafs es mit dem nöthigen Ballast und der erforderlichen Garnirung versehen wird[41]).

---

38) S. Kommentar Bd. I S. 305—317.

39) S. Kommentar Bd. I S. 317—321.

40) S. Kommentar Bd. I S. 321—331, sowie über den Begriff der Seetüchtigkeit N. 1 zu § 559. S. 324 Z. 2 von unten ist das Wort „nicht" zu streichen. Zu S. 326 ist nachzutragen, dafs vom 1. April 1899 neue Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft vom 4. Juni 1898 (genehmigt von dem Reichsversicherungsamt am 19. November 1898) und zwar gesondert für Dampfer und für Segelschiffe gelten. Dieselben sind 1899 zu Hamburg bei Wilh. Helm. Grimm 12 erschienen, vgl. N. 41. Weitere Vorschriften (über Bemannung) sollen folgen. Zu S. 326: Art. 33 der Kaiserl. Verordnung vom 9. Mai 1897 zur Verhütung des Zusammenstofses der Schiffe auf See erklärt neben dem Schiffer auch den Eigentümer des Schiffs (bei Kauffahrteischiffen also den Reeder) dafür verantwortlich, dafs die zur Ausführung der Schall- und Notsignale erforderlichen Signale vollständig und in brauchbarem Zustand auf dem Fahrzeug vorhanden sind. Ist dies nicht der Fall, so ist also bei entstehendem Schaden auch der Reeder jedem Dritten haftbar gemäfs § 823 Abs. 2 B.G.B. und nach § 145 St.G.B. strafbar. Zu S. 331 N. 11: Ein neueres englisches Gesetz vom 6. August 1897 erstreckt die Vorschriften der sect. 459—462 M. S. A. 1894 auf den Fall ungenügender Bemannung der Schiffe.

41) S. Kommentar Bd. I S. 332—338. Die neuen Vorschriften der Seeberufsgenossenschaft (vgl. N. 40) enthalten neue Bestimmungen zur Verhütung des Überschiefsens bei losem Ballast, losem Getreide,

§ 515. *Wenn der Schiffer im Auslande die dort geltenden Vorschriften, insbesondere die Polizei-, Steuer- und Zollgesetze, nicht beobachtet, so hat er den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.*

Desgleichen hat er den Schaden zu ersetzen, welcher daraus entsteht, dafs er Güter ladet, von denen er wufste oder wissen mufste, dafs sie Kriegskontrebande seien[42]).

§ 516. *Sobald das Schiff zum Abgehen fertig ist, hat der Schiffer die Reise bei der ersten günstigen Gelegenheit anzutreten.*

Auch wenn er durch Krankheit oder andere Ursachen verhindert ist, das Schiff zu führen, darf er den Abgang des Schiffes oder die Weiterfahrt nicht ungebührlich aufhalten; er mufs vielmehr, wenn Zeit und Umstände gestatten, die Anordnung des Rheders einzuholen, diesem ungesäumt die Verhinderung anzeigen und für die Zwischenzeit die geeigneten Vorkehrungen treffen, im entgegengesetzten Falle einen anderen Schiffer einsetzen. Für diesen Stellvertreter ist er nur insofern verantwortlich, als ihm bei dessen Wahl ein Verschulden zur Last fällt[43]).

§ 517. *Vom Beginne des Ladens an bis zur Beendigung der Löschung darf der Schiffer das Schiff gleichzeitig mit dem Steuermanne nur in dringenden Fällen verlassen; er hat in solchen Fällen zuvor aus den Schiffsoffizieren oder der übrigen Mannschaft einen geeigneten Vertreter zu bestellen.*

Dasselbe gilt auch vor dem Beginne des Ladens und nach der Beendigung der Löschung, wenn das Schiff in einem nicht sicheren Hafen oder auf einer nicht sicheren Rhede liegt.

Bei drohender Gefahr oder wenn das Schiff sich in See befindet, mufs der Schiffer an Bord sein, sofern nicht eine dringende Nothwendigkeit seine Abwesenheit rechtfertigt[44]).

§ 518. *Wenn der Schiffer in Fällen der Gefahr mit den Schiffsoffizieren einen Schiffsrath zu halten für angemessen findet, so ist er gleichwohl an die gefafsten Beschlüsse nicht gebunden; er bleibt stets für die von ihm getroffenen Mafsregeln verantwortlich*[45]).

§ 519. *Auf jedem Schiffe mufs ein Tagebuch geführt werden, in welches für jede Reise alle erheblichen Begebenheiten, seit mit dem Einnehmen der Ladung oder des Ballastes begonnen ist, einzutragen sind.*

Steinkohlen (Anbringung von Längsschotten u. s. w.), vgl. Vorschriften für Dampfer §§ 1, 73, 74, für Segelschiffe §§ 1, 57, 58, ferner gegen übermäfsige Deckladung, jedoch ohne bestimmte Grenzen zu setzen, vgl. Vorschriften für Dampfer § 5, für Segelschiffe § 4. Es ist auch die allgemeine Einführung einer Tiefladelinie noch nicht in Aussicht genommen. Über Garnierung und Stauung s. noch Hans. XIV Nr. 27, XV Nr. 45, 91, XVII Nr. 91, XVIII Nr. 90, 96.

42) S. Kommentar Bd. I S. 339.

43) S. Kommentar Bd. I S. 340—342.

44) S. Kommentar Bd. I S. 343—345. Über den Begriff der Schiffsoffiziere s. Bd. I S. 450.

45) S. Kommentar Bd. I S. 345.

Das Tagebuch wird unter der Aufsicht des Schiffers von dem Steuermann und im Falle der Verhinderung des letzteren von dem Schiffer selbst oder unter seiner Aufsicht von einem durch ihn zu bestimmenden geeigneten Schiffsmanne geführt[46]).

§ 520. *Von Tag zu Tag sind in das Tagebuch einzutragen:*
die Beschaffenheit von Wind und Wetter;
die von dem Schiffe gehaltenen Kurse und zurückgelegten Entfernungen;
die ermittelte Breite und Länge;
der Wasserstand bei den Pumpen.

Ferner sind in das Tagebuch einzutragen:
die durch das Loth ermittelte Wassertiefe;
jedes Annehmen eines Lootsen und die Zeit seiner Ankunft und seines Abganges;
die Veränderungen im Personal der Schiffsbesatzung;
die im Schiffsrathe gefafsten Beschlüsse;
alle Unfälle, die dem Schiffe oder der Ladung zustofsen, und eine Beschreibung dieser Unfälle.

Auch die auf dem Schiffe begangenen strafbaren Handlungen und die verhängten Disziplinarstrafen sowie die vorgekommenen Geburts- und Sterbefälle sind in das Tagebuch einzutragen.

Die Eintragungen müssen, soweit nicht die Umstände es hindern, täglich geschehen.

Das Tagebuch ist von dem Schiffer und dem Steuermanne zu unterschreiben[47]).

§ 521. *Die Landesgesetze können bestimmen, dafs auf kleineren Fahrzeugen (Küstenfahrern und dergleichen) die Führung eines Tagebuchs nicht erforderlich ist*[48]).

§ 522. *Der Schiffer hat über alle Unfälle, die sich während der Reise ereignen, sie mögen den Verlust oder die Beschädigung des Schiffes oder der Ladung, das Einlaufen in einen Nothhafen oder einen sonstigen Nachtheil zur Folge haben, mit Zuziehung aller Personen der Schiffsbesatzung oder einer genügenden Anzahl von ihnen eine Verklarung abzulegen.*

Die Verklarung ist ohne Verzug zu bewirken und zwar:
im Bestimmungshafen oder bei mehreren Bestimmungshäfen

---

46) S. Kommentar zu den §§ 519 und 520, sowie den landesgesetzlichen Ergänzungen Bd. I S. 347—353.

47) S. N. 46.

48) S. Kommentar Bd. I S. 353—354. Die dort erwähnten landesgesetzlichen Bestimmungen gelten auch jetzt noch, Preufs. Ausf.Ges. zum H.G.B. vom 24. September 1899 Art. 7 behält Königl. Verordnung vor, läfst aber bis zum Erlafs einer solchen die Vorschriften für Hannover und Schleswig-Holstein bestehen. S. ferner Oldenburg. Ausf.Ges. zum B.G.B. und H.G.B. vom 15. Mai 1899 § 47, Mecklenb. Ausf.Verordn. zum H.G.B. vom 9. April 1899 § 22, Hamburg. Ausf.Ges. zum H.G.B. vom 29. Dezember 1899 § 6. Das Bremische Ges. vom 27. November 1889 ist nicht aufgehoben.

in demjenigen, welchen das Schiff nach dem Unfalle zuerst erreicht;
im Nothhafen, sofern in diesem reparirt oder gelöscht wird;
am ersten geeigneten Orte, wenn die Reise endet, ohne dafs der Bestimmungshafen erreicht wird.

Ist der Schiffer gestorben oder aufser Stande, die Aufnahme der Verklarung zu bewirken, so ist hierzu der im Range nächste Schiffsoffizier berechtigt und verpflichtet[49]).

§ 523. *Die Verklarung mufs einen Bericht über die erheblichen Begebenheiten der Reise, namentlich eine vollständige und deutliche Erzählung der erlittenen Unfälle unter Angabe der zur Abwendung oder Verringerung der Nachtheile angewendeten Mittel, enthalten*[50]).

§ 524. *Im Gebiete dieses Gesetzbuchs mufs die Verklarung, unter Vorlegung des Tagebuchs und eines Verzeichnisses aller Personen der Schiffsbesatzung, bei dem zuständigen Gericht angemeldet werden.*

Das Gericht hat nach Eingang der Anmeldung sobald als thunlich die Verklarung aufzunehmen.

Der dazu anberaumte Termin wird in geeigneter Weise öffentlich bekannt gemacht, sofern die Umstände einen solchen Aufenthalt gestatten.

Die Interessenten von Schiff und Ladung sowie die etwa sonst bei dem Unfalle Betheiligten sind berechtigt, selbst oder durch Vertreter der Ablegung der Verklarung beizuwohnen.

Die Verklarung geschieht auf der Grundlage des Tagebuchs. Kann das geführte Tagebuch nicht beigebracht werden oder ist ein Tagebuch nicht geführt (§ 521), so ist der Grund hiervon anzugeben[51]).

§ 525. *Der Richter ist befugt, aufser den gestellten noch andere Personen der Schiffsbesatzung, deren Abhörung er angemessen findet, zu vernehmen. Er kann zum Zwecke besserer Aufklärung dem Schiffer sowie jeder anderen Person der Schiffsbesatzung geeignete Fragen zur Beantwortung vorlegen.*

Der Schiffer und die zugezogenen übrigen Personen der Schiffsbesatzung haben ihre Aussagen zu beschwören.

Die über die Verklarung aufgenommene Verhandlung ist in Urschrift aufzubewahren und jedem Betheiligten auf Verlangen eine beglaubigte Abschrift zu ertheilen[52]).

§ 526. *Rechtsgeschäfte, die der Schiffer eingeht, während sich das Schiff im Heimathshafen befindet, sind für den Rheder nur dann*

---

49) S. Kommentar Bd. I S. 355—359. Die §§ 58 und 59 der Mecklenb. Einf.Verordn. gelten nicht mehr. Die Amtsgerichte sind jetzt reichsrechtlich nach § 145 Ges. über die freiwillige Gerichtsbarkeit zuständig, vgl. auch Einleitung S. 7 unter d zu diesem Bande.

50) S. Kommentar Bd. I S. 360.

51) S. Kommentar Bd. I S. 360—363 und oben N. 49.

52) S. Kommentar Bd. I S. 363 bis 365 und N. 49.

verbindlich, wenn der Schiffer auf Grund einer Vollmacht gehandelt hat oder wenn ein anderer besonderer Verpflichtungsgrund vorhanden ist.

Zur Annahme der Schiffsmannschaft ist der Schiffer auch im Heimathshafen befugt[53]).

§ 527. *Befindet sich das Schiff aufserhalb des Heimathshafens, so ist der Schiffer Dritten gegenüber kraft seiner Anstellung befugt, für den Rheder alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, welche die Ausrüstung, die Bemannung, die Verproviantirung und die Erhaltung des Schiffes sowie überhaupt die Ausführung der Reise mit sich bringen.*

Diese Befugnifs erstreckt sich auch auf die Eingehung von Frachtverträgen; sie erstreckt sich ferner auf die Anstellung von Klagen, die sich auf den Wirkungskreis des Schiffers beziehen[54]).

§ 528. *Zur Aufnahme von Darlehen, zur Eingehung von Käufen auf Borg sowie zum Abschlufs ähnlicher Kreditgeschäfte ist der Schiffer nur dann befugt, wenn es zur Erhaltung des Schiffes oder zur Ausführung der Reise notwendig, und nur insoweit, als es zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich ist. Ein Bodmereigeschäft einzugehen, ist er nur dann befugt, wenn es zur Ausführung der Reise nothwendig, und nur insoweit, als es zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich ist.*

Die Gültigkeit des Geschäfts ist weder von der wirklichen Verwendung noch von der Zweckmäfsigkeit der unter mehreren Kreditgeschäften getroffenen Wahl noch von dem Umstand abhängig, ob dem Schiffer das erforderliche Geld zur Verfügung gestanden hat, es sei denn, dafs der Dritte in bösem Glauben war[55]).

§ 529. *Auf den persönlichen Kredit des Rheders Geschäfte abzuschliefsen, insbesondere Wechselverbindlichkeiten für den Rheder einzugehen, ist der Schiffer nur auf Grund einer ihn hierzu ermächtigenden Vollmacht (§ 486 Abs. 1 Nr. 1) befugt. Verhaltungsmafsregeln und dienstliche Anweisungen, die der Schiffer vom Rheder erhält, genügen nicht, die persönliche Haftung des Rheders dem Dritten gegenüber zu begründen*[56]).

§ 530. *Die Befugnifs zum Verkaufe des Schiffes hat der Schiffer nur im Falle dringender Nothwendigkeit und nur, nachdem diese durch das Ortsgericht nach Anhörung von Sachverständigen und mit Zuziehung des deutschen Konsuls, wo ein solcher vorhanden, festgestellt ist.*

Ist keine Gerichtsbehörde und auch keine andere Behörde, welche die Untersuchung übernimmt, am Orte vorhanden, so hat der Schiffer zur Rechtfertigung seines Verfahrens das Gutachten von Sachver-

53) S. Kommentar Bd. I S. 365—372.
54) S. Kommentar Bd. I S. 372—377, vgl. Hans. XVIII Nr. 38.
55) S. Kommentar Bd. I S. 378—382.
56) S. Kommentar Bd. I S. 382—384.

ständigen einzuholen und, wenn dies nicht möglich ist, sich mit anderen Beweisen zu versehen.

Der Verkauf mufs öffentlich geschehen[57]).

§ 531. *Der Rheder, welcher die gesetzlichen Befugnisse des Schiffers beschränkt hat, kann dem Dritten die Nichteinhaltung dieser Beschränkungen nur entgegensetzen, wenn sie dem Dritten bekannt waren*[58]).

§ 532. *Hat der Schiffer ohne besonderen Auftrag für Rechnung des Rheders aus eigenen Mitteln Vorschüsse geleistet oder sich persönlich verpflichtet, so stehen ihm gegen den Rheder wegen des Ersatzes keine gröfseren Rechte als einem Dritten zu*[59]).

§ 533. *Durch ein Rechtsgeschäft, welches der Schiffer in seiner Eigenschaft als Führer des Schiffes, sei es mit, sei es ohne Bezeichnung des Rheders, innerhalb seiner gesetzlichen Befugnisse schliefst, wird der Rheder dem Dritten gegenüber berechtigt und die Haftung des Rheders mit Schiff und Fracht begründet.*

Der Schiffer selbst wird dem Dritten durch das Rechtsgeschäft nicht verpflichtet, es sei denn, dafs er eine Gewährleistung für die Erfüllung übernimmt oder seine Befugnisse überschreitet. Die Haftung des Schiffers nach Mafsgabe der §§ 511, 512 wird hierdurch nicht ausgeschlossen[60]).

§ 534. *Auch dem Rheder gegenüber sind für den Umfang der Befugnisse des Schiffers die Vorschriften der §§ 526 bis 530 mafsgebend, soweit nicht der Rheder diese Befugnisse beschränkt hat.*

Der Schiffer ist verpflichtet, von dem Zustande des Schiffes, den Begebnissen der Reisen, den von ihm geschlossenen Verträgen und den anhängig gewordenen Prozessen den Rheder in fortlaufender Kenntnifs zu erhalten und in allen erheblichen Fällen, namentlich in den Fällen der §§ 528, 530 oder wenn er eine Reise zu ändern oder einzustellen sich genöthigt findet, oder bei aufsergewöhnlichen Reparaturen und Anschaffungen, die Ertheilung von Verhaltungsmafsregeln nachzusuchen, sofern die Umstände es gestatten.

Zu aufsergewöhnlichen Reparaturen und Anschaffungen, selbst wenn er sie mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln des Rheders bestreiten kann, darf er nur im Falle der Nothwendigkeit schreiten.

Wenn er sich das zur Bestreitung eines Bedürfnisses nöthige Geld nicht anders verschaffen kann als durch Bodmerei oder durch den Verkauf von entbehrlichem Schiffszubehör oder von entbehrlichen Schiffsvorräthen, so hat er diejenige Mafsregel zu ergreifen, welche für den Rheder mit dem geringsten Nachtheile verbunden ist.

---

57) S. Kommentar Bd. I S. 385—390.
58) S. Kommentar Bd. I S. 390.
59) S. Kommentar Bd. I S. 391.
60) S. Kommentar Bd. I S. 393.

Er mufs dem Rheder nach der Rückkehr in den Heimathshafen und aufserdem, so oft es verlangt wird, Rechnung legen[61]).

§ 535. *Im Interesse der Ladungsbetheiligten hat der Schiffer während der Reise zugleich für das Beste der Ladung nach Möglichkeit Sorge zu tragen.*

Werden zur Abwendung oder Verringerung eines Verlustes besondere Mafsregeln erforderlich, so liegt ihm ob, das Interesse der Ladungsbetheiligten als deren Vertreter wahrzunehmen, wenn thunlich ihre Anweisungen einzuholen und, soweit es den Verhältnissen entspricht, zu befolgen, sonst aber nach eigenem Ermessen zu verfahren und überhaupt thunlichst dafür zu sorgen, dafs die Ladungsbetheiligten von solchen Vorfällen und den dadurch veranlafsten Mafsregeln schleunigst in Kenntnifs gesetzt werden.

Er ist in solchen Fällen namentlich auch berechtigt, die Ladung ganz oder zu einem Theile zu löschen, äufserstenfalls, wenn ein erheblicher Verlust wegen drohenden Verderbs oder aus sonstigen Gründen anders nicht abzuwenden ist, zu verkaufen oder behufs der Beschaffung der Mittel zu ihrer Erhaltung und Weiterbeförderung zu verbodmen, sowie im Falle der Anhaltung oder Aufbringung zu reklamiren oder, wenn sie auf andere Weise seiner Verfügung entzogen ist, ihre Wiedererlangung aufsergerichtlich und gerichtlich zu betreiben[62]).

§ 536. *Wird die Fortsetzung der Reise in der ursprünglichen Richtung durch einen Zufall verhindert, so ist der Schiffer befugt, die Reise in einer anderen Richtung fortzusetzen oder sie auf kürzere oder längere Zeit einzustellen oder nach dem Abgangshafen zurückzukehren, je nachdem es den Verhältnissen und den möglichst zu berücksichtigenden Anweisungen entspricht.*

Im Falle der Auflösung des Frachtvertrags hat er nach den Vorschriften des § 632 zu verfahren.

§ 537. *Auf den persönlichen Kredit der Ladungsbetheiligten Geschäfte abzuschliefsen, ist der Schiffer auch in den Fällen des § 535 nur auf Grund einer ihn hierzu ermächtigenden Vollmacht befugt*[63]).

§ 538. *Aufser den Fällen des § 535 ist der Schiffer zur Verbodmung der Ladung oder zur Verfügung über Ladungstheile durch Verkauf oder Verwendung nur befugt, soweit es zum Zwecke der Fortsetzung der Reise nothwendig ist*[64]).

§ 539. *Gründet sich das Bedürfnifs auf eine grofse Haverei und kann der Schiffer ihm durch verschiedene Mafsregeln abhelfen,*

---

61) S. Kommentar Bd. I S. 394.
62) S. Kommentar Bd. I S. 393—404.
63) S Kommentar Bd. I S. 405—415.
64) S. Kommentar Bd. I S. 415.

so hat er diejenige Mafsregel zu ergreifen, welche für die Betheiligten mit dem geringsten Nachtheile verbunden ist[65].

§ 540. *Liegt der Fall einer grofsen Haverei nicht vor, so ist der Schiffer zur Verbodmung der Ladung oder zur Verfügung über Ladungstheile durch Verkauf oder Verwendung nur befugt, wenn er dem Bedürfnifs auf anderem Wege nicht abhelfen kann oder wenn die Wahl eines anderen Mittels einen unverhältnifsmäfsigen Schaden für den Rheder zur Folge haben würde.*

Auch in diesen Fällen kann er die Ladung nur zusammen mit dem Schiffe und der Fracht verbodmen (§ 680 Abs. 2).

Er hat die Verbodmung vor dem Verkaufe zu wählen, es sei denn, dafs die Verbodmung einen unverhältnifsmäfsigen Schaden für den Rheder zur Folge haben würde[66].

§ 541. *Die Verbodmung der Ladung oder die Verfügung über Ladungstheile durch Verkauf oder Verwendung wird in den Fällen des § 540 als ein für Rechnung des Rheders abgeschlossenes Kreditgeschäft (§§ 528, 754 Nr. 6) angesehen*[67].

§ 542. *In Bezug auf die Gültigkeit der in den Fällen der §§ 535, 538 bis 540 von dem Schiffer abgeschlossenen Rechtsgeschäfte finden die Vorschriften des § 528 Abs. 2 Anwendung*[68].

§ 543. *Was der Schiffer vom Befrachter, Ablader oder Ladungsempfänger aufser der Fracht als Kaplaken, Primage oder sonst als Belohnung oder Entschädigung, gleichviel unter welchem Namen, erhält, hat er dem Rheder als Einnahme in Rechnung zu bringen*[69].

§ 544. *Der Schiffer darf ohne Einwilligung des Rheders für eigene Rechnung keine Güter verladen. Handelt er dieser Vorschrift zuwider, so hat er dem Rheder die höchste am Abladungsorte zur Abladungszeit für solche Reisen und Güter bedungene Fracht zu erstatten, unbeschadet des Anspruchs des Rheders auf den Ersatz eines ihm verursachten höheren Schadens*[70].

§ 545. *Der Schiffer kann, selbst wenn das Gegentheil vereinbart ist, jederzeit von dem Rheder entlassen werden, jedoch unbeschadet seines Anspruchs auf Entschädigung*[71].

§ 546. *Erfolgt die Entlassung, weil der Schiffer untüchtig befunden ist oder weil er seiner Pflicht nicht genügt, so erhält er nur dasjenige, was er von der Heuer einschliefslich aller sonst bedungenen Vortheile bis dahin verdient hat*[72].

---

65) S. Kommentar Bd. I S. 416.
66) S. Kommentar Bd. I S. 417.
67) S. Kommentar Bd. I S. 417.
68) S. Kommentar Bd. I S. 418.
69) S. Kommentar Bd. I S. 420.
70) S. Kommentar Bd. I S. 422.
71) S. Kommentar Bd. I S. 423.
72) S. Kommentar Bd. I S. 424—431.

§ 547. *Wird ein Schiffer, der für eine bestimmte Reise angestellt ist, entlassen, weil die Reise wegen Krieg, Embargo oder Blokade oder wegen eines Einfuhr- und Ausfuhrverbots oder wegen eines anderen Schiff oder Ladung betreffenden Zufalls nicht angetreten oder fortgesetzt werden kann, so erhält er gleichfalls nur dasjenige, was er von der Heuer einschliefslich aller sonst bedungenen Vortheile bis dahin verdient hat. Dasselbe gilt, wenn ein auf unbestimmte Zeit angestellter Schiffer aus einem der angeführten Gründe entlassen wird, nachdem er die Ausführung einer bestimmten Reise übernommen hat.*

Erfolgt in diesen Fällen die Entlassung während der Reise, so kann der Schiffer aufserdem nach seiner Wahl entweder freie Rückbeförderung nach dem Hafen, wo er geheuert worden ist, oder eine entsprechende Vergütung beanspruchen.

Ein nach den Vorschriften dieses Gesetzbuchs begründeter Anspruch auf freie Rückbeförderung umfafst auch den Unterhalt während der Reise[73]).

§ 548. *Wird ein Schiffer, der auf unbestimmte Zeit angestellt ist, aus anderen als den in den §§ 546, 547 angeführten Gründen entlassen, nachdem er die Ausführung einer bestimmten Reise übernommen hat, so erhält er aufser demjenigen, was ihm nach den Vorschriften des § 547 gebührt, als Entschädigung noch die Heuer für zwei oder vier Monate, je nachdem die Entlassung in einem europäischen oder in einem aufsereuropäischen Hafen erfolgt ist. Jedoch erhält er in keinem Falle mehr, als er erhalten haben würde, wenn er die Reise zu Ende geführt hätte*[74]).

§ 549. *War die Heuer nicht zeitweise, sondern in Bausch und Bogen für die ganze Reise bedungen, so wird in den Fällen der §§ 546 bis 548 die verdiente Heuer mit Rücksicht auf den vollen Heuerbetrag nach dem Verhältnisse der geleisteten Dienste sowie des etwa zurückgelegten Theiles der Reise bestimmt. Zur Ermittelung der im § 548 erwähnten Heuer für zwei oder vier Monate wird die durchschnittliche Dauer der Reise einschliefslich der Ladungs- und Löschungszeit unter Berücksichtigung der Beschaffenheit des Schiffes in Ansatz gebracht und danach die Heuer für die zwei oder vier Monate berechnet*[75]).

§ 550. *Endet die Rückreise des Schiffes nicht in dem Heimathshafen und war der Schiffer für die Ausreise und die Rückreise oder auf unbestimmte Zeit angestellt, so hat der Schiffer Anspruch auf freie Rückbeförderung nach dem Hafen, wo er geheuert worden ist, und auf Fortbezug der Heuer während der Reise oder nach seiner Wahl auf eine entsprechende Vergütung*[76]).

---

73) S. Kommentar Bd. I S. 425 ff.
74) S. Kommentar Bd. I S. 432.
75) S. Kommentar Bd. I S. 432 f.
76) S. Kommentar Bd. I S. 433.

§ 551. *Der Schiffer, welcher auf unbestimmte Zeit angestellt ist, mufs, sobald er eine Reise angetreten hat, im Dienste verbleiben, bis das Schiff in den Heimathshafen oder in einen inländischen Hafen zurückgekehrt und die Entlöschung erfolgt ist.*

Er kann jedoch seine Entlassung fordern, wenn seit der ersten Abreise zwei oder drei Jahre verflossen sind, je nachdem sich das Schiff zur Zeit der Kündigung in einem europäischen oder in einem aufsereuropäischen Hafen befindet. Er hat in einem solchen Falle dem Rheder die zu seiner Ersetzung erforderliche Zeit zu gewähren und den Dienst inzwischen fortzusetzen, jedenfalls die laufende Reise zu beendigen.

Ordnet der Rheder sofort nach der Kündigung die Rückreise an, so ist der Schiffer verpflichtet, das Schiff zurückzuführen[77]).

§ 552. *Die Schiffspart, mit welcher der Schiffer auf Grund einer mit den übrigen Rhedern getroffenen Vereinbarung als Mitrheder an dem Schiffe betheiligt ist, ist im Falle seiner unfreiwilligen Entlassung auf sein Verlangen von den Mitrhedern gegen Auszahlung des durch Sachverständige zu bestimmenden Schätzungswerthes zu übernehmen. Dieses Recht des Schiffers erlischt, wenn er die Erklärung, davon Gebrauch zu machen, ohne Grund verzögert*[78]).

§ 553. *Falls der Schiffer nach dem Antritte der Reise erkrankt oder verwundet wird, so trägt der Rheder die Kosten der Verpflegung und Heilung:*

1. *wenn der Schiffer mit dem Schiffe zurückkehrt und die Rückreise in dem Heimathshafen oder in dem Hafen endet, wo er geheuert worden ist, bis zur Beendigung der Rückreise;*
2. *wenn er mit dem Schiffe zurückkehrt und die Reise nicht in einem der genannten Häfen endet, bis zum Ablaufe von sechs Monaten seit der Beendigung der Rückreise;*
3. *wenn er während der Reise am Lande zurückgelassen werden mufste, bis zum Ablaufe von sechs Monaten seit der Weiterreise des Schiffes.*

Auch kann der Schiffer in den beiden letzteren Fällen freie Rückbeförderung (§ 547) oder nach seiner Wahl eine entsprechende Vergütung beanspruchen.

Die Heuer einschliefslich aller sonst bedungenen Vortheile bezieht der nach dem Antritte der Reise erkrankte oder verwundete Schiffer, wenn er mit dem Schiffe zurückkehrt, bis zur Beendigung der Rückreise, wenn er am Lande zurückgelassen werden mufste, bis zu dem Tage, an welchem er das Schiff verläfst.

Ist der Schiffer bei Vertheidigung des Schiffes beschädigt, so hat er überdies auf eine angemessene Belohnung Anspruch[79]).

---

77) S. Kommentar Bd. I S. 434.
78) S. Kommentar Bd. I S. 435.
79) S. Kommentar Bd. I S. 436.

§ 554. *Stirbt der Schiffer nach dem Antritte des Dienstes, so hat der Rheder die bis zum Todestage verdiente Heuer einschliefslich aller sonst bedungenen Vortheile zu entrichten; ist der Tod nach dem Antritte der Reise erfolgt, so hat der Rheder auch die Beerdigungskosten zu tragen.*

Wird der Schiffer bei Vertheidigung des Schiffes getödtet, so hat der Rheder überdies eine angemessene Belohnung zu zahlen[80]).

§ 555. *Auch nach dem Verluste des Schiffes ist der Schiffer verpflichtet, noch für die Verklarung zu sorgen und überhaupt das Interesse des Rheders so lange wahrzunehmen als es erforderlich ist. Er hat für diese Zeit Anspruch auf Fortbezug der Heuer und auf Erstattung der Kosten des Unterhalts. Aufserdem kann er freie Rückbeförderung (§ 547) oder nach seiner Wahl eine entsprechende Vergütung beanspruchen*[81]).

---

80) S. Kommentar Bd. I S. 436.
81) S. Kommentar Bd. I S. 437.

Vierter Abschnitt.

Frachtgeschäft zur Beförderung von Gütern.

Übersicht.

Der Frachtvertrag kann sein:
1. ein Vertrag, welcher, sich auf ein ganzes Schiff bezieht (§§ 556 Nr. 1, 558);
2. ein Vertrag, welcher sich auf einen verhältnismäfsigen Teil oder einen bestimmten Raum des Schiffes bezieht (§ 556 Nr. 1);
3. ein Stückgütervertrag (§ 556 Nr. 2).

Gemeinsam für alle drei Arten ist die Grundauffassung, dafs das Schiff nicht vermietet, sondern Güter dem Verfrachter zum Transport anvertraut werden, vergl. Bem. Nr. 1 zu § 556.

Gemeinsam sind auch die Bestimmungen darüber, wie die Kosten der Beladung und Entlöschung zu verteilen sind (§§ 561, 593), was der Verfrachter inbetreff des Zustandes des Schiffes vor Antritt der Reise zu leisten (§ 559), wie er die Güter zu befördern (§§ 565, 566), wie er für dieselben zu haften hat (§§ 606—613), ferner die Verpflichtung zur Zeichnung von Konnossementen über die eingeladenen Güter (§ 642), andererseits über das Recht des Befrachters zur Substitution anderer Güter (§ 562), über seine Pflichten inbetreff der Verpackung und Anzeigen zur Abwendung von Gefahren (§ 563) und die Voraussetzungen des Anspruchs auf Zahlung der Fracht (und Nebenkosten), deren Sicherung und Beitreibung (§§ 614 — 627). Ebenso können bei jeder dieser drei Arten als Personen, Befrachter, Verfrachter, Ablader und Empfänger unterschieden werden (über deren Rechtsstellung siehe Bem. Nr. 5 zu § 556).

Dagegen zeigen sich Verschiedenheiten:

a. in der Art und Form des Abschlusses des Vertrages. Zwar bedarf kein Frachtvertrag zu seiner Gültigkeit einer bestimmten Form, es kann aber bei den oben Nr. 1 und 2 ge-

nannten Arten eine schriftliche Urkunde (Chartepartie) gefordert werden (§ 557 und Bem. Nr. 7 zu § 556);

b. inbetreff der Übernahme der Ladung und deren Auslieferung: der Stückgüterverkehr, der immer mehr in den Vordergrund tritt, wird hauptsächlich von Schiffen betrieben, die regelmäfsige Verbindungen zwischen bestimmten Hafenplätzen unterhalten, in denen sie feste Ladungs- und Löschplätze haben. Meistens werden in diesem Verkehr die Waren durch Vermittelung von Expedienten oder besonderen Quaianstalten schon am Lande übernommen und ausgeliefert. Über die Stellung der letzteren hierbei s. namentlich Bem. Nr. 10 zu § 560, Bem. zu § 588, Bem. Nr. 2 zu § 606, Bem. Nr. 1 zu § 608. Dagegen steht bei den oben Nr. 1 und 2 genannten Frachtverträgen den Befrachtern zunächst die Wahl des Ladungs- und Löschungsplatzes zu (§§ 560, 592). Sie haben zur Beladung eine Ladezeit, zum Löschen eine Löschzeit, mit deren Ablauf Liegegeld zu zahlen ist und eine Überliegezeit beginnt, falls eine solche vereinbart ist. Nach Ablauf der letzteren hat das Schiff nicht weiter auf Ladung zu warten, es kann im Bestimmungshafen die nicht abgenommene Ladung in einem Lagerhaus niederlegen. Die gesetzlichen Bestimmungen gelten hier aber zum Teil nur soweit nicht entgegenstehende Ortsgebräuche oder örtliche Verordnungen vorhanden sind, die auch in Ermangelung vertragsmäfsiger Festsetzung die Dauer der Lade- und Löschzeit bestimmen können und in einem Anhang zu diesem Abschnitt gesammelt sind (§§ 567—579, 587, 594—603). Anders bei Stückgütern (§§ 588, 604);

c. inbetreff des Rücktrittes ohne besondere Gründe vor oder nach Antritt der Reise gegen Fautfracht. Ein solcher steht nach näherer Vorschrift der §§ 580—587 nur bei den oben Nr. 1 und 2 genannten Frachtverträgen dem Befrachter (beziehentlich mehreren Befrachtern gemeinschaftlich) zu;

d. das Gesetz enthält in den §§ 628—640 Bestimmungen darüber, auf Grund welcher nach Abschlufs eintretender Umstände der Frachtvertrag von selbst aufser Kraft tritt oder von einem der Kontrahenten ohne Entschädigung aufgehoben werden kann, soweit noch nicht erfüllt ist, wobei unser Gesetz abweichend von anderen Gesetzen für den bereits zurückgelegten Teil der Reise Distanzfracht zubilligt. Diese Bestimmungen gelten unbeschränkt nur bei den oben Nr. 1 bezeichneten Frachtverträgen, bei den übrigen beschränkt (§ 641);

e. Naturgemäfs ist es auch nur bei den oben Nr. 1 und 2 bezeichneten Frachtverträgen möglich, Befrachtung auf Zeit (anstatt nach Mafs und Gewicht oder en rouge auf eine Reise) zu bedingen (s. hierüber §§ 622, 637 Abs. 2) und Unterfrachtverträge (s. hierüber § 662) zu schliefsen.

Das Konnossement erscheint in unserem Gesetz als ein von dem Frachtvertrag sich ablösendes Warenpapier, dessen Über-

gabe die Wirkungen der Übergabe der Ladung selbst hat (§ 647) und gegenüber dem gutgläubigen Dritten keine Einreden zuläfst, die nicht aus der Urkunde selbst oder der in Bezug genommenen Chartepartie sich ergeben (§ 651). Das Gesetz unterscheidet Konnossemente, welche nur die Übernahme und solche, welche die Abladung selbst bezeugen (§ 642). Über den Konflikt mehrerer Konossementsinhaber und dessen Lösung s. §§ 645, 646, 648, 649.

Das Gesetz greift nicht in die Vertragsfreiheit ein. Jedoch giebt es zum Schutz des Empfängers für Konossemente von diesem Satz insofern Ausnahmen, als dem Schiffer nicht gestattet wird, ihm erkennbare Mängel der übernommenen Ladung oder deren Verpackung in dem Konnossement zu verschweigen (§ 658) noch ihm erkennbar unrichtige Bezeichnungen oder Quantitätsangaben im Konnossement unter Ablehnung der Verantwortung dafür mittels Klausel stehen zu lassen, selbst wenn der Ablader dies gestattet (vergl. Bem. Nr. 5 zu § 652, §§ 653—656).

Die vielfachen sonstigen in Chartepartien und Konnossementen vorkommenden Klauseln zur Beschränkung der Haftung für Schäden und Verluste der Ladung sind namentlich in den Bem. Nr. 5 § 559 und Bem. Nr. 6 zu 606 s. auch § 657 behandelt. Andere Klauseln s. S. 81 N. 5, S. 110 N. 1, Bem. Nr. 1 zu § 592 (Klausel „or so near unto u. s. w.“), Bem. Nr. 2 zu § 568, N. 7 zu § 573 (Klausel in betreff der Hindernisse beim Laden und Löschen) Bem. Nr. 3 zu § 637 (Eisklausel).

Der Frachtvertrag hat Berührung mit der Spedition (vergl. §§ 412, 413 H.G.B. Dazu Bem. Nr. 6a zu § 556). Der Spedition nähert sich auch die Übernahme eines Transportes mit fremden Schiffen (s. Bem. Nr. 6b zu § 556), namentlich im Durchfrachtverkehr, der sich verschieden gestalten kann, je nachdem dem Befrachter ein Durchverfrachter (s. Bem. Nr. 6c zu § 556) oder mehrere Durchverfrachter (s. Bem. Nr. 10 zu § 642) gegenüber stehen. Über den Schleppvertrag s. S. 93 ff.

§ 556.

Der Frachtvertrag zur Beförderung von Gütern bezieht sich entweder

1. auf das Schiff im Ganzen oder einen bestimmt bezeichneten Raum des Schiffes oder

2. auf einzelne Güter (Stückgüter).

1. Der Frachtvertrag (französisch: *contrat d' affrétement* oder *nolissement*, englisch: *contract of affreightment*) ist in keinem Fall als Schiffsmiete aufzufassen, obwohl die Verpflichtung des Verfrachters (französisch: *fréteur*, englisch: fehlt besondere Bezeichnung) regelmäfsig die Beförderung von Gütern für den Befrachter (französisch: *affréteur*, englisch: *freighter*) mit einem bestimmten Schiff zum Gegenstand hat (vergl. § 565); Schiffsmiete setzt voraus: Recht des Mieters auf Besitz des

Schiffsraums und thatsächlichen Besitz während der Dauer des Vertrages. Sie ist ein Fall des § 510 H.G. B. Dem Frachtvertrag ist dagegen wesentlich, dafs der Reeder[1]) im Besitz des Schiffes bleibt und dafs ihm fremde Güter zur Beförderung anvertraut werden[2]), dafs er also die Obhut derselben während der Dauer der Reise und deren Ablieferung am Bestimmungort übernimmt. Daraus entspringen namentlich die Vorschriften der §§ 606 ff.. 617, 629 ff. Diese grundsätzliche Voraussetzung liegt auch noch vor bei der Verfrachtung des Schiffs im Ganzen oder eines Teils beziehentlich eines bestimmten Raumes, obwohl der Verfrachter in die vercharterten Räume fremde Frachtgüter nicht aufnehmen darf (vgl. Bem. zu §§ 558, 578), insbesondere auch bei der Zeitfracht (*time charter*) vgl. unten Nr. 3; Bd. I S. 300, 301, zu der dort mitgeteilten Rechtsprechung noch Bolze XX Nr. 476. Bei der Beratung des Gesetzes in der Hamburger Konferenz wurde jene Voraussetzung im Gegensatz zu dem Pr. Entw. (Art. 466 desselben), welcher in Anlehnung an eine Abhandlung von Cropp (in Heises und Cropps jur. Abh. II S. 635 vgl. auch Voigt in seinem neuen Archiv II S. 225 und das dort citierte Erk. des O.A.G. Lübeck vom 7. Dezember 1837) den Frachtvertrag als Schiffsmiete auffassen wollte (vgl. dagegen Lewis-Endemann Handbuch IV S. 124, Kommentar 2. Aufl. S. 239 ff., Ullrich in Voigts Neuem Archiv II, S. 320) durch die jetzige Fassung des § 556 zum Ausdruck gebracht (Prot. S. 2041 ff. S. 2466)[3]). Befördert der Reeder nur eigene Waren, so liegt kein Frachtvertrag vor. Stellt aber sein Schiffer Konossemente aus, so wird das Verhältnis dritter Inhaber dieser Konnossemente zu dem Schiff wieder nach den gewöhnlichen Rechtsregeln über Konnossemente

---

1) Dafs nur der Reeder oder sein Schiffer selbst Verfrachter sei, ist nicht wesentlich, im Fall des Unterfrachtvertrages ist er erster, der Befrachter zweiter Verfrachter (Unterverfrachter).

2) Die Regel ist dabei, dafs die Beförderung gegen Lohn (Fracht) geschieht. Aber auch unentgeltliche Beförderung fällt unter die Regeln des Frachtvertrags, z. B. der Fall, wo für Hinreise mit Ladung nichts — wohl aber Fracht für gleichzeitig bedungene Rückreise — zu zahlen ist, vgl. § 640 Bem. Nr. 2. Schon nach röm. Recht haftete auch bei unentgeltlicher Beförderung der Schiffer nach den Grundsätzen des *receptum l. 3 § 1 Dig. IV 9.*

3) Das anglo-amerikanische Recht fafst die *time charter* auf als *locatio navis et operarum magistri,* den einfachen Frachtvertrag als *locatio operis*, vgl. Bd. I S. 299 N. 1. Der französische *Code* geht von der Auffassung des Frachtvertrags als Schiffsmiete aus: Art. 273 spricht von *convention pour louage d'un vaisseau,* ebenso der belgische *Code* Art. 6—7 von *contrat de louage maritime* (vgl. Art. 72: *le fréteur doit procurer à l'affréteur la jouissance du navire telle qu'elle a été promise par la convention).* Die Juristen erkennen an, dafs, falls der Frachtvertrag sich nicht auf ein bestimmtes Schiff beziehe, nur eine *louage d'ouvrage* wie bei dem Landfrachtvertrag vorliege, nehmen aber auch — hiervon abgesehen — in gewissen Fällen eine Mischung von *louage des choses* und *louage d'ouvrage* an, vgl. Cresp. II S. 9 ff. 17; Pothier, Oeuvres, ed. Dupin III N. 3, 6, 103; Pardessus III N. 704; Desjardins III S. 405; Valroger Nr. 666; Jacobs Nr. 295; Lyon-Caën Nr. 620.

beurteilt. Die eingeladenen Güter werden anvertraute fremde durch die Hingabe der Konnossemente.

2. Da der Frachtvertrag keine Schiffsmiete ist, so hat der Befrachter über das Schiff oder die einzelnen Räume desselben keine unmittelbare Verfügung: er mufs die Waren bis an das Schiff liefern (§ 561) und hat nur ein obligatorisches Recht darauf, dafs dieselben in dem Schiff so untergebracht werden, wie der Vertrag bestimmt. Auch wenn er die Waren selbst begleitet, darf er ohne besondere Abrede (vgl. S. 82) hierüber keine Anordnungen treffen (vgl. über die Zulässigkeit anderer Anordnungen solcher Begleiter zum Zwecke der Erhaltung der Ladung Bd. I, S. 396 Note und S. 399). Ebenso wenig kann er die einmal abgeladene Ware beliebig wieder ausladen, er hat nur das Recht, nach Beendigung der Reise und unter gewissen Voraussetzungen schon vorher Rückgabe derselben zu fordern (vergl. §§ 582, 587, 589, 638). Dafür tritt aber die bei der Schiffsmiete fehlende Haftung des Befrachters für das abgeladene Gut ein.

Wo durch Übergabe des Mietsgegenstandes ein dingliches, gegen spätere Erwerber wirkendes Recht entsteht (wie früher in Preufsen, noch jetzt nach dem Code civil, nicht aber nach B.G.B. bei beweglichen Sachen), so tritt der Unterschied hinzu, dafs der Frachtvertrag im Gegensatz zur Schiffsmiete kein solches dingliches Recht gewährt. Ist im Fall einer Veräufserung des Schiffs der neue Erwerber bereit, den Vertrag zu erfüllen oder vollständig zu erfüllen, so darf der Befrachter diese Erfüllung nicht zurückweisen (vgl. Bem. zu § 565). Ist der neue Erwerber aber dazu nicht bereit, so hat der Befrachter nur einen Entschädigungsanspruch gegen seinen Mitkontrahenten, der freilich nach der Vorschrift des § 754 Nr. 8 H.G.B. unter Umständen mit dem Vorzugsrecht eines Schiffsgläubigers ausgerüstet ist[3a]). Das gleiche Verhältnis tritt ein, wenn derselbe Reeder in betreff desselben Schiffes einen zweiten Frachtvertrag schliefst, der mit dem ersten unvereinbar ist und nur einen dieser Verträge ausführt, ebenso, wenn er oder sein Schiffer während der Reise entgegen dem Frachtvertrag fremde Frachtgüter aufnimmt oder das Schiff in einer dem Frachtvertrag widerstreitenden Weise auf der Frachtreise verwendet, z. B. wenn er unterwegs anderen Schiffen Schleppdienste leistet oder Bergung betreibt oder Hülfsdienste in Seenot gewährt und dadurch die Reise verzögert. Die auf solche Art erzielten Einnahmen gehören zwar dem Reeder, aber er mufs dem Befrachter seinerseits dessen volles Interesse vergüten, wie bei jeder Deviation (Abweichung von dem vertragsmäfsig vorgeschriebenen oder dem üblichen oder doch zweckmäfsigen Reiseweg) vgl. Bd. I S. 343, 375 N. 4 und R.G. X

3a) Dagegen nimmt man in Frankreich auf Grund des Art. 1743 *Code civil an*, dafs der neue Erwerber an den Frachtvertrag seines Vorgängers als *louage des choses* gebunden ist, soweit derselbe nach den dort geltenden Anschauungen (vgl. vorige Note) als solche gilt, Desjardins III Nr. 762.

31 ff.[4]), es sei denn, dafs er sich vertragsmäfsig in dieser Beziehung freie Hand behalten hat, wie durch die Klausel, dafs ihm gestattet sei „*to tow and assist vessels*“ [5]).

---

4) Eine Deviation ist entschuldigt, wenn dieselbe geschieht, um einer gemeinsamen Gefahr, die Schiff und Ladung bedroht, aus dem Wege zu gehen, z. B. wenn im beiderseitigen Interesse infolge eines Unfalls ein möglichst naher Nothafen aufgesucht wird, s. Bd. I S. 401, oder wenn die Gefahr vorliegt, von Seeräubern oder feindlichen Kreuzern aufgebracht zu werden, es sei denn, dafs der Eintritt dieser Gefahr von einer Person der Schiffsbesatzung oder dem Reeder, oder seinen Organen verschuldet ist, endlich auch dann, wenn der Schiffer zur Abweichung von dem Wege durch das Gebot der Menschlichkeit genötigt ist (vgl. § 814 Nr. 3 H.G.B.), also wenn es sich nur um Rettung von Menschenleben, nicht um Rettung von Gütern handelt. Letztere Ausnahme ist auch hier anzunehmen, da ein Verschulden des Schiffers nicht vorliegt, wenn er dem sittlichen Gebot gemäfs handelt. So auch Burchard, Bergung und Hülfeleistung S. 316. Übereinstimmend das englische Recht, Abbott S. 409, Maclachlan S. 447. Ebenso ist natürlich jede Verzögerung durch die Befolgung der Vorschriften der Verordn. vom 15. August 1876, betreffend Hülfeleistung nach einem Zusammenstofs (abgedruckt hinter § 739), entschuldigt. Wenn dem Schiffer durch sein heimisches Recht die noch weiter gehende Pflicht, jedem in Seenot befindlichen Schiff, welchem er begegnet, vollen Beistand zu leisten, auferlegt wird, so liegt in weiterem Umfang eine Zwangspflicht vor, die ein Verschulden und somit eine Ersatzpflicht gegenüber dem Befrachter ausschliefst. — Die Rechtsfolge einer nicht entschuldigten Deviation ist (aufser der Pflicht zum Ersatz wegen der Verzögerung) die, dafs der Verfrachter die volle Gefahr der Reise von der Zeit der Deviation an zu tragen hat, sich also für diesen Teil der Reise weder auf diejenigen Umstände, die sonst nach Vertrag (Befreiungsklauseln) oder Gesetz die Haftung ausschliefsen oder die Aufhebung des Vertrages oder ein Rücktrittsrecht begründen (vgl. § 629 ff.), berufen darf, noch zu dem Beweis, dafs der eingetretene Schade auch bei kontraktlicher Fortsetzung der Reise eingetreten wäre, zuzulassen ist (vgl. H.G.Z. XII Nr. 59, Hans. IV 48/105, O.L.G. 8. Januar 1883, R.G.Entsch. X S. 32, Urteil vom 5. Mai 1883). Ebenso die englische und amerikanische Praxis, vgl. Abbott S. 408, Maclachlan S. 446, Parsons I S. 172. Gleichgültig ist es dabei, ob die Versicherung vitiiert ist oder nicht, da der Anspruch gegen den Verfrachter für den Versicherer geltend gemacht werden kann, vgl. R.G.Entsch. Bd. 15 S. 83 ff., Abbott l. c.

5) Die gewöhnliche Freizeichnung von der Haftung für schuldhafte Handlungen des Schiffers u. s. w. reicht hier nicht aus, da der Schiffer, der sich in andere Geschäfte unterwegs einläfst, als rechtsgeschäftlicher Vertreter des Reeders, nicht als nautischer Dirigent handelt (vgl. Bem. Nr. 6 zu § 606), ebensowenig gegen die Deviation durch Berühren von Zwischenhäfen, um dort andere Güter einzunehmen oder zu entlöschen. Diese Befugnis pflegt man sich im Stückgüterverkehr durch die Klausel „*liberty to touch intermediate ports*“ (vgl. Regel III der Hamburger Bedingungen im Anhang zu diesem Titel) auszubedingen, welche das Anlegen an solchen Häfen zuläfst, die an der regelmäfsigen Verkehrsroute zwischen dem Abgangs- und Bestimmungshafen liegen, R.G.Entsch. Bd. 10 S. 31, Bd. 25 S. 96, Bolze XIX Nr. 503, Hans. V Nr. 62/136 (vgl. die einschränkende Auslegung einer ähnlichen Klausel bei Aspin. VII p. 366 ff.). Die Klausel „*liberty to tow and assist vessels*“ (vgl. Regel III der Hamburger Bedingungen a. a. O.) berechtigt übrigens nicht, die Charter völlig zu brechen, also z. B. inmitten der Reise das gerettete Schiff wieder nach dem Anfangspunkt der Reise zurückzubringen, sondern immer nur zu einem solchen Beistand, der möglichst mit dem Zweck der Charter vereinbar ist, vgl. R.G.Entsch. XIII S. 139 und Hans. VI Nr. 95. Die Klausel berechtigt nicht „*to frustrate the adventure*“, Aspin. VIII p. 200 ff.

3. Der Frachtvertrag fällt unter den allgemeinen Begriff des Werkvertrags (*locatio conductio operis*). Dies ist nach gemeinem Recht und B.G.B. § 631 Abs. 2 klar, da hiernach nicht nur die Herstellung oder Veränderung einer Sache, sondern auch ein anderer durch Arbeit oder Dienstleistung herbeizuführender Erfolg Gegenstand dieses Vertrages sein kann. Es war dasselbe aber auch nach früherem preufsischem Recht anzunehmen (vgl. R.O.H. Ger. XX. S. 342, 376, XXIII S. 322; R.G. Entsch. Bd. 15 S. 76, Motive zum I. Entw. eines B.G.B. S. 471). Bei der Zeitfracht ist die Fracht nach Zeit bemessen, der Verfrachter hat aber auch bei dieser nur die von dem Befrachter oder seinen Abladern geladenen Güter innerhalb des durch den Vertrag begrenzten Gebiets zu befördern, seine Verpflichtung hat eine Reihe einzelner durch Arbeit herbeizuführenden Transporterfolge zum Gegenstand. Die Grundlage des Vertrages wird nicht geändert, vgl. Bem. Nr. 5 zu § 622. Der Befrachter hat auch hier nicht das Recht, das Schiff zu anderen Zwecken, also z. B. zum Schleppen anderer Schiffe oder zur Bergung und Hülfeleistung zu verwenden, falls ihm nicht etwa vertragsmäfsig dieses Recht eingeräumt ist. Wird eine solche Thätigkeit dennoch unterwegs unternommen und handelt der Schiffer, der immer noch im Dienst des Reeders steht, dabei aus eigenem Antrieb, so handelt er nur als dessen Vertreter und es treten daher die unter Nr. 2 erwähnten Rechtsfolgen ein. Wird dem Schiffer eine solche Thätigkeit von dem Befrachter geheifsen, so darf er diesem Geheifs nicht folgen, selbst dann nicht, wenn ihm die Weisung erteilt ist, dafs er „den Anordnungen und Befehlen des Befrachters zu folgen habe", da diese Weisung sich nur auf die Ausführung solcher Thätigkeiten bezieht, welche der Befrachter vertragsmäfsig fordern darf. Handelt er trotzdem dem Geheifs des Befrachters gemäfs, so entstehen dennoch aus seinen Handlungen nur Ansprüche des Reeders gegen den Dritten, es sei denn, dafs der Schiffer ausdrücklich mit dem Dritten im Namen des Befrachters kontrahiert. Geschieht dies, so macht sich der Schiffer einer Treulosigkeit gegenüber dem Reeder schuldig, die ihn neben dem Befrachter verantwortlich macht. Der Befrachter ist solchenfalls mindestens verpflichtet, den Betrag an den Reeder herauszugeben, um welchen er durch die widerrechtliche Verwendung des Schiffes sich bereichert hat[6]).

---

6) Vgl. Wagner S. 149 N. 7. Das Hamburger Handelsgericht hat in einem Fall (H.G.Z. IX Nr. 29) einen während der Dauer einer Zeitverfrachtung verdienten Hülfslohn (oder Schlepplohn) principlos zur Hälfte dem Befrachter, zur Hälfte dem Verfrachter zugesprochen. Der Kapitän hatte sich nach den Anordnungen des Befrachters zu richten, dieser hatte Heuer und Kohlen zu zahlen. Burchard a. a. O. S. 315 ff. gelangt infolge unklarer Unterscheidung zwischen Ausrüster und Zeitbefrachter und durch die hier zurückgewiesene Anwendung von Grundsätzen des Mietsvertrages dazu, den Lohn dem Befrachter zuzusprechen. In der englischen Praxis

4. Aus dem Vorstehenden folgt, dafs auch im übrigen die Grundsätze des bürgerlichen Rechts über Werkverträge subsidiär in Ansehung des Frachtvertrages anzuwenden sind, soweit dieselben nicht lediglich die Herstellung und Veränderung einer Sache im Auge haben. Es galt daher schon vor dem 1. Januar 1900 allgemein der Grundsatz, dafs der Verfrachter für alle Handlungen oder Unterlassungen von Hülfsorganen haftet, deren er sich bei Ausführung des Frachtvertrags bedient, da dieser Grundsatz nach gemeinem (vgl. R.O.H.G. XIII Nr. 25 S. 78, Seuff. Arch. XXX Nr. 139, XXXIX Nr. 11, R.G.X. Nr. 45 S. 166, XXXIII Nr. 36, Hans. X Nr. 40) und preufsischem Recht (Pr. Allg. Landr. I 11 § 930) für Werkverdingungen, in Geltung war. Nach B.G.B. § 278 gilt dasselbe für alle Verträge, also auch für den Frachtvertrag. Durch die §§ 485, 486 Nr. 2 H.G.B. ist diese Haftung, soweit es sich um Thätigkeit des Schiffers, seiner Substituten, sowie der übrigen Schiffsbesatzung handelt, auf das Schiffsvermögen beschränkt. Diese Beschränkung gilt für andere Hülfsorgane, deren der Verfrachter sich in seinem Betriebe bedient, nicht (vgl. Bd. I S. 224 ff. Über Klauseln zur Beschränkung dieser Haftung und deren Zulässigkeit siehe Bem. Nr. 5 zu § 559, Bem. Nr. 6 zu § 606.

5. Personen des Frachtvertrages sind die ursprünglichen Kontrahenten: Verfrachter und Befrachter (vgl. oben Nr. 1). Zu diesen können weitere Personen hinzutreten. Zunächst der Ablader (französisch: *chargeur*, englisch: *shipper*), als welcher eine dritte Person bezeichnet wird, die auf Anweisung des Befrachters die zu befördernden Güter ladet, wenn dieser dies nicht selbst thun will oder kann. Die Rechtsstellung des letzteren ist eine zweifache. Soweit er das laut Frachtvertrag zu befördernde Gut zum Transport übergiebt, handelt er als Vertreter des Befrachters, kraft dessen Anweisung (vgl. Prot. S. 2074 ff. und S. 2088). Ihm in eigener Person und nicht dem Befrachter steht aber die materielle Verfügung über die Ladung zu. Er ladet nur ab unter dem Vorbehalt, dafs ihm diese Verfügung bleibt, bis er dieselbe an andere Personen abgiebt. Nach beiden Richtungen ist es gleichgültig, einerseits welches nähere Rechtsverhältnis zwischen ihm und dem Befrachter besteht — er kann Verkäufer, Einkaufskommissionär oder blofser Transport-

---

wird bei der *time charter* dem Befrachter der Anspruch auf *salvage*, den das gecharterte Schiff während der Dauer der Charter, auch nur dann zugesprochen, wenn dies ausdrücklich in der letzteren bedungen ist, vgl. Maclachlan S. 649, obwohl man hier (s. S. 79 N. 3) die Zeitverfrachtung als *locatio navis et operarum magistri* auffafst, ebenso in Nordamerika, vgl. Parsons II S. 279, wo ein Fall citiert wird, in welchem der Charterer sogar selbst zur Bezahlung von *salvage* verurteilt wurde für die Dienste, welche das von ihm gecharterte Schiff einem ihm gehörigen Schiff gewährt hatte.

vermittler einer Ladung sein, zu deren Transport dieser das Schiff gechartert hat, oder Unterbefrachter oder bloſser Bevollmächtigter —, andererseits ebenso gleichgültig, ob die Ladung dem Ablader selbst gehört oder ob er in betreff derselben nur Spediteur ist. Nur dann, wenn der Ablader gegenüber dem Verfrachter oder dem Schiffer nicht in eigenem Namen auftritt, sondern lediglich als Bevollmächtigter des Befrachters, fällt der Unterschied zwischen Ablader und Befrachter fort, es ist dann in Wahrheit ein selbständiger Ablader nicht vorhanden. Die Vertretung des Befrachters durch den selbständigen Ablader erstreckt sich auf das, was die Abladung mit sich bringt. Es muſs der Befrachter Handlungen und Unterlassungen des Abladers bei Gelegenheit derselben gegen sich gelten lassen. Er haftet daher für Liegegelder bei der Beladung unbedingt (Hans. X Nr. 19), er muſs als stillschweigendes Anerkenntnis der Seetüchtigkeit des Schiffes die vorbehaltlose Beladung durch den Ablader wie die eigene gelten lassen (R.O.H.G. XXIII S. 22), er kann — selbst wenn Empfänger und Konnossementsinhaber — nur die Auslieferung dessen fordern, was thatsächlich abgeladen ist, trotz abweichenden Konnossementsinhalts (Hans. X Nr. 45), er hat nicht die nach § 658 dem Empfänger zustehenden Rechte (Hans. XIII Nr. 47, Urteil des Reichsgerichts vom 24. Oktober 1891). Der Ablader ist ferner befugt, Frachtvorschuſs zu zahlen und dessen Versicherung für den Befrachter zu bewirken, auch das Maſs und Gewicht der eingelieferten Ladung für ihn verbindlich mit dem Schiffer festzustellen, sofern für die Berechnung der Fracht dies erforderlich ist. Dagegen ist im übrigen der Ablader als solcher, d. h. ohne besondere Vollmacht, nicht befugt, in Vertretung des Befrachters für diesen verbindlich Änderungen des Frachtvertrags, z. B. in betreff der Höhe der Fracht (Charterfracht) und der Modalitäten der Zahlung (z. B. ob nach eingeliefertem Gewicht oder ausgeliefertem Gewicht zu zahlen) oder der Substitution eines anderen Schiffs (Prot. S. 2074, § 565) oder in betreff des Umfangs der Haftung durch Annahme weiterer Befreiungsklauseln (so Entsch. des Handelsger. zu Marseille vom 3. Oktober 1889 Revue intern. de droit mar. 1889/90 p. 514.) zu vereinbaren (vgl. Bem. Nr. 1 zu § 620, Bem. Nr. 6 zu § 651). Der Befrachter kann, soweit die Abladung noch nicht geschehen ist (also auch während derselben), die weitere Abladung seitens des bisherigen Abladers jederzeit durch neue Anweisung verhindern und den Rest von einem andern abladen lassen[7]). Wie weit er sich dadurch gegenüber dem ersteren

7) Dies gilt auch dann, wenn der Ablader Unterbefrachter ist. Der bloſse thatsächliche Anfang der Abladung giebt ihm kein Recht, von dem Reeder (Verfrachter) die Fortsetzung zu fordern; § 662 Abs. 1 H.G.B. setzt voraus, daſs der Befrachter dem Schiffer nicht vor gänzlicher Ausführung Konterorder giebt. Es ist also nicht anzuerkennen, daſs dem Ablader stets ohne selbständigen Frachtvertrag Schadensersatzansprüche gegen das Schiff erwachsen, wenn er die Abladung nach erfolgter Meldung des Schiffers vor-

verantwortlich macht, ist nach dem zwischen ihnen bestehenden Rechtsverhältnis zu entscheiden. — Da über das wirklich abgeladene Gut nur dem Ablader die Verfügung zusteht, so sind die darüber gezeichneten Konnossemente ihm und nicht dem Befrachter auszuhändigen (§§ 642 ff.). Daraus ergiebt sich die notwendige Befugnis des Abladers, auch den vollen Inhalt dieser Konnossemente mit dem Schiffer, also namentlich auch die Konnossementsfracht und deren Zahlungsmodalitäten festzustellen. Allerdings kann hierbei das Interesse des Befrachters beteiligt sein, obwohl für sein Verhältnis zum Verfrachter der Frachtvertrag mafsgebend bleibt (§§ 651, 662). Aber gegenüber dem Verfrachter erscheint hierbei der Ablader als selbständig. Im inneren Verhältnis zum Befrachter kann er sich z. B. durch Genehmigung anderer Frachtsätze des Konnossements, als die ihm von dem Befrachter aufgegebenen, verantwortlich machen. Der Befrachter kann sich dagegen nicht an den Schiffer oder Reeder halten, wenn der ihm als Unterbefrachter gebührende Überschufs der Konossementsfracht über die Charterfracht verkürzt wird. — Soweit hiernach die Befugnis des Abladers geht, ist der Schiffer nicht zu einer Kontrolle oder Prüfung seiner Aufträge oder sonstigen Rechtsbeziehungen zum Befrachter verpflichtet. Er macht sich und das Schiff nur dann dem Befrachter verantwortlich, wenn er absichtlich zum Schaden des letzteren mit dem Ablader kolludiert (vgl. Urt. d. O.L.G. Hamb. vom 9. Nov. 1888 Hans. X Nr. 45 auch Seuff. Arch. Bd. XLIV Nr. 270 und Urt. des Reichsger. vom 24. Okt. 1891 in Hans. XIII Nr. 47) oder, wenn er weitergehende specielle Aufträge von dem Befrachter übernommen und diese verletzt hat. Zu einer Benachrichtigung des Befrachters ist er nur im Falle

---

bereitet, dieser dann aber die Übernahme verweigert oder vereitelt. Dieser Anspruch steht ihm nur dann zu, wenn der Befrachter Anweisung erteilt hat, von diesem Ablader Ladung zu nehmen, und diese Anweisung nicht zurückgezogen hat. Im Fall einer Konterorder hat der designierte Ablader lediglich einen persönlichen Anspruch gegen den Befrachter, weil der Schiffer diese Konterorder befolgen mufs, auch dann, wenn ein Unterfrachtvertrag nicht vorlag, z. B. der Ablader lediglich Verkäufer einer Ware ist, die der Befrachter mit dem Schiff befördern will, deren weitere Abladung er aber demnächst aus irgend einem Grunde inhibiert. Das O.L.G. Hamburg erklärt dagegen in den, übrigens materiell auch nach vorstehendem begründeten Urteilen Hans. X Nr. 55 (auch Seufferts Arch. Bd. 44 Nr. 271) und Hans. XIV Nr. 86, dafs stets schon durch die blofse Erklärung des Schiffers gegenüber dem Ablader, dafs er seine Ladungsgüter mitnehmen werde, ein direktes Vertragsverhältnis des Abladers mit dem Schiff geschaffen werde. Wagner S. 282 ff. will dagegen umgekehrt ein solches stets erst (abgesehen von ausdrücklicher anderweitiger Erklärung) durch die wirkliche Übernahme der Ladung (*receptum*) entstehen lassen, vgl. Bem. zu § 662. — Für Verzögerungen bei der dem Auftrag des Befrachters gemäfs erfolgten Abladung haftet das Schiff und der Schiffer aber auch dem Ablader direkt, soweit ein Verschulden des Schiffers vorliegt, ebenso für sonstige schuldhafte Handlungen des letzteren bei einer solchen Abladung und bei Ausführung der Reise (vgl. §§ 512, 486 Nr. 2 H.G.B. und obige Hamburger Urteile).

des § 577 verpflichtet (vgl. über die Rechtsstellung des Abladers Wagner § 42 S. 280 ff.).

Eine selbständige Stellung im Frachtrecht nimmt endlich der Empfänger ein. Allerdings ist es für den Frachtvertrag nicht wesentlich, dafs der Transport mit Ablieferung an einen solchen endet, es liegt auch dann ein Frachtvertrag vor, wenn nur die Entfernung des Gegenstandes von dem einen Ort zum andern bezweckt wird, z. B. Transport von ausgebaggerter Erde oder von anderen Stoffen auf hohe See, um dort versenkt zu werden (O.L.G. Hamb. vom 12. Juli 1894 Hans. XV Nr. 108 auch Seuff. Arch. Bd. L Nr. 110). Es wird daher auch ein Vertrag zur Legung unterseeischer Telegraphenkabel als Frachtvertrag anzusehen sein, allerdings — soweit der Reeder auch die Legung selbst unternimmt — gemischt mit einem weitergehenden Werkvertrag[8]). Soll aber, wie regelmäfsig, eine Ablieferung des Ladungsgutes an eine bestimmte Person am Bestimmungsort erfolgen, so ist dieser Empfänger (§§ 592, 614) nur Vertreter des Abladers, wenn keine Konnossemente gezeichnet werden, er also nur durch widerrufliche Anweisung des Abladers bezeichnet wird. Der Ablader behält in diesem Falle die Verfügung bis zur Ablieferung. Bei der Auslieferung bleibt der mit dem Befrachter geschlossene Frachtvertrag mafsgebend (§§ 614, 623), der Empfänger wird persönlich zur Zahlung der Fracht u. s. w. verpflichtet (§ 614). Werden aber Konnossemente gezeichnet, so ist der Ablader der Regel nach nur noch gegen Rückgabe der letzteren zur Verfügung befugt (§ 659). Empfänger ist in solchem Falle der berechtigte Inhaber des Konnossements (§§ 645 ff.), nach Mafsgabe dessen die Ablieferung erfolgen mufs (§ 651). Rechte des Abladers, die in dem Konnossement nicht anerkannt sind, kann der Empfänger in diesem Falle nur auf Grund besonderer Cession des letzteren geltend machen[9]). Andererseits richten sich die Pflichten des Empfängers (Fracht und Nebenkosten, insbesondere Liegegeld) nur nach dem Konnossement. Weitergehende Ansprüche aus dem ursprünglichen Frachtvertrag richten sich gegen den Befrachter

8) Um Schwierigkeiten in betreff der „Fracht“ zu vermeiden, ist anzuraten, dieselbe gesondert von dem Lohn für die Legung zu verabreden.

9) Es kann sich dabei teils um weitergehende Ansprüche aus dem *Receptum* handeln (worüber vgl. Bem. Nr. 7 zu § 651), teils um weitergehende Ansprüche aus dem ursprünglichen Frachtvertrag (wenn z. B. nach diesem die gesetzliche Haftung nicht beschränkt war, im Konnossement aber Befreiungsklauseln stehen). Auch die letzteren stehen dem Ablader und nicht dem Befrachter zu, da jener einen Anspruch auf Zeichnung von Konossementen konform dem Frachtvertrag hatte (vgl. Bem. Nr. 3 zu § 642). Immer wird hierbei aber vorausgesetzt, dafs der Ablader nicht mit dem Inhalt des Konnossements ausdrücklich oder stillschweigend sich einverstanden erklärt hatte oder (in betreff Abweichungen von der Charter) nicht zu einem solchen Einverständnis durch Unterfrachtvertrag mit dem Befrachter verpflichtet war (§ 662). War der Ablader mit dem Konnossement einverstanden, so können jene weitergehenden Ansprüche nur auf Anfechtung des Konnossements wegen Betruges oder Irrtums begründet werden.

selbst. Nur ausdrücklicher Verzicht beseitigt solche Ansprüche, die in das Konnossement nicht aufgenommen sind (vgl. H.G.Z. VI Nr. 275). Auch bleibt derselbe unter Umständen subsidiarisch für Fracht und Nebenkosten verpflichtet, vgl. §§ 625 bis 627. Über die Rechtsstellung des Konnossementsinhabers, der materiell nur Vertreter des Abladers oder Befrachters ist, s. Bem. N. 3 zu § 647, Bem. Nr. 4 ff. zu § 651 [10]).

6. Das Frachtgeschäft hat vielfache Berührung mit der Spedition, d. h. Besorgung der Versendung (Art 379 des alten, § 407 des neuen H.G.B.).

a. Der regelmäfsige Fall ist der, dafs ein vom Verfrachter verschiedener Spediteur für seinen Auftraggeber in eigenem Namen, aber für Rechnung des letzteren als Befrachter mit dem Verfrachter den Frachtvertrag abschliefst. In diesem Falle kann der Spediteur, abgesehen von seiner Provision und sonstigen Auslagen, nur die mit dem Verfrachter bedungene Fracht berechnen (Art. 379, 381 des alten, §§ 407, 408 des neuen H.G.B.). Er ist — abgesehen von der Pflicht zu sorgfältiger Auswahl des Schiffes, ordnungsmäfsiger Abladung, Wahrnehmung der Rechte des Befrachters bei Annahme der Konnossemente und Bewirkung der Assekuranz — für den Transport selbst nicht haftbar. Auch nicht dafür, dafs er wirklich rechtzeitig Transportgelegenheit findet, er hat sich nur um eine solche zu bemühen. Seine Verpflichtung ist regelmäfsig durch auftragmäfsige Aushändigung der Konnossemente erledigt. — Nach Art. 385 des alten, § 412 des neuen H.G.B. [11]) ist er aber auch befugt, ohne besondere Vereinbarung

10) Schadensersatzansprüche gegen Ablader oder Befrachter wegen Fehler bei der Abladung s. § 563 und Bem. dazu.

11) Vgl. zu dem Folgenden Burchard, Das Recht der Spedition 1897 S. 323 ff. Die Art. 383—385 des alten, §§ 412 und 413 des neuen H.G.B. beziehen sich — wie das ganze Speditionsgeschäft, vgl. die Definition Art. 379 (§ 407) — auch auf den Seeverkehr. Burchard (S. 328—329) will dies in betreff des Art. 384 nicht annehmen, weil hier nur die Frachtführer, nicht (wie im Art. 383) auch die Schiffer (Seeschiffer) erwähnt werden. Aber dieselbe Ungenauigkeit findet sich auch im Art. 385 (im § 412 Abs. 2 des neuen H.G.B. ist dieselbe hier beseitigt), der doch zweifellos auf jeden von dem Spediteur selbst übernommenen Transport sich bezieht. Art. 384 legt dem Spediteur, der feste Sätze bedingt, das *del credere* auf, weil man einerseits annimmt, dafs er die Sätze so hoch stelle, dafs eine *del credere* Provision mit berechnet sei, und andererseits sonst die Gefahr vorliegt, dafs er einen möglichst unsicheren Transport wähle. Diese *ratio* trifft doch offenbar auch bei dem Seeverkehr zu (vgl. Motive des neuen H.G.B., Reichstagsvorlage S. 261—263). Art. 384 wird auf den Seeverkehr auch bezogen in Urteilen des Reichsoberh.Ger.Entsch. II S. 248, XXV S. 226, 352, O.L.G. Hamburg vom 14. Juni 1880, Hans. XI Nr. 71 und vom Reichsgericht Entsch. Bd. 13 S. 62 Bolze XXIII Nr. 439, 440. Ebenso ist § 413 des neuen H.G.B. auch auf den Seeverkehr zu beziehen, obwohl hier nur von den „Rechten und Pflichten des Frachtführers“ die Rede ist. Unter demselben mufs für den Seeverkehr der Verfrachter verstanden werden, obwohl hier der Zusatz „oder Verfrachters“, der sich im § 412 Abs. 2 findet, ausgelassen ist. Diese Auslassung ist nur auf nachlässige Redaktion zurückzuführen, wie

selbst die Beförderung des Gutes — Ausführung des Transports — zu übernehmen. In diesem Falle hat er neben seinen Rechten und Pflichten als Spediteur zugleich die Rechte und Pflichten eines Verfrachters und kann dafür die gewöhnliche Fracht verlangen. Nach dem alten H.G.B. (Art. 383) gilt letzterer Satz auch für den Fall, dafs der Spediteur selbst einen Frachtvertrag über eine Sammelladung geschlossen hat, also wenn er seinerseits ein Schiff gechartert und dieses mit ihm von verschiedenen Absendern übergebenen Speditionsgütern beladen hat. Er kann also auch hier Provision und aufserdem die gewöhnliche Stückgüterfracht berechnen. Nach dem neuen H.G.B. (§ 413 Abs. 2) hat er dagegen solchen Falls „ausschliefslich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers" (vgl. N. 11). Er kann Provision nur dann verlangen, wenn dies besonders vereinbart ist, und mufs sich — in Ermangelung besonders vereinbarter Stückgüterfrachtsätze — mit einer „den Umständen nach angemessenen Fracht" begnügen, die „für Beförderung des einzelnen Guts gewöhnliche Fracht" ist nur das Maximum, welches er verlangen kann. Er mufs also, wenn dies den Umständen nach angemessen ist, seine Auftraggeber an den Vorteilen der Sammelladung teilnehmen lassen [12]). — Verschieden behandelt wird der Fall, wenn der Spediteur sich mit dem Versender „über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten (Pauschalsumme für den ganzen Transport) geeinigt hat". In diesem Falle kann er sowohl nach dem alten wie nach dem neuen H.G.B. eine Provision neben den vereinbarten Pauschalsätzen, welche nach kaufmännischer Auffassung die „Platzspesen" einschliefsen, nur im Falle besonderer Vereinbarung fordern (Art. 384 altes H.G.B., § 413 Abs. 1 neues H.G.B.). In betreff seiner Haftung besteht aber zwischen dem alten und neuen Gesetz ein Unterschied. Er haftet nach Art. 384 des alten H.G.B. in Ermangelung einer entgegenstehenden Vereinbarung nur für die

---

denn auch in der Kommission des Reichstags von den Regierungsvertretern bestätigt wurde, dafs sich § 413 auf jeden Transport beziehe (vgl. S. 121 des Kommissionsberichts des Reichstages).

12) Die Lage des Spediteurs, der in solchem Fall ohne jede Vereinbarung das Speditionsgut in die Sammelladung einreiht, ist eine sehr ungünstige. Er übernimmt seinerseits die volle gesetzliche Haftung für das Frachtgut, kann also gegenüber dem Versender beschränkende Klauseln der Charteпартie oder der Konnossemente, die er sich geben läfst, nicht geltend machen. Der Versender oder der Empfänger beziehentlich der Versicherer kraft Cession wird ihn also in Anspruch nehmen, sobald auf Grund solcher Konnossementsklauseln das Schiff frei oder wenn dasselbe insolvent ist. Dagegen ist sein Verdienst nach dem neuen H.G.B. gekürzt, da er nicht einmal immer die Sätze berechnen darf, welche er für fremde Stückgüter erhalten würde. Ein vorsichtiger Spediteur mufs also lieber einen Unterfrachtvertrag mit dem Versender schliefsen, der diese Gefahren beseitigt. Bis zur Übernahme der Ladung seitens des Schiffs wird er trotz des Wortlauts des Gesetzes als Spediteur zu behandeln sein, da die Anlieferung des Guts, dessen Versicherung u. s. w. nie Sache des Verfrachters ist. Er haftet also bis dahin als Spediteur und kann für das bis dahin Geschehene auch Vergütung als Spediteur fordern.

von ihm angenommenen Zwischenspediteure und Frachtführer, d. h. er steht *del credere*, seine Haftung geht nicht weiter, als deren Haftung aus den von ihm mit Anwendung der schuldigen Sorgfalt geschlossenen Verträgen (vgl. über hierbei interessierende Einzelfragen Entsch. d. R.O.H.G. II Nr. 58, VIII Nr. 49, XIV Nr. 90), übliche Befreiungsklauseln entlasten also auch den Spediteur R G. bei Bolze XXIII Nr. 440, R.O.H.G. und O.L.G. Hamburg wollen solche nur dann zulassen, wenn eine Befrachtung ohne solche absolut nicht zu haben (R.O.H.G.Entsch. Bd. XXV Nr. 56, Hans. XI Nr. 71). Er haftet nur für die Solvenz jener Personen oder der beteiligten Schiffsmassen. Das neue H.G.B. (§ 413 Abs. 1) bestimmt dagegen, dafs er auch hier „ausschliefslich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers" habe, er haftet also persönlich dafür, dafs der Transport wirklich ausgeführt wird und für Schäden und Verluste auf dem Transport nach den strengeren gesetzlichen Vorschriften des Frachtverkehrs, selbst soweit eine Zwischenspedition stattfindet; Befreiungsklauseln in den Zwischenverträgen, die er schliefst, entlasten ihn nicht. Es ist also seine Sache, in den Vertrag mit dem Versender eine entsprechende Einschränkung der gesetzlichen Haftung des Frachtführers durch Klauseln zu vereinbaren (vgl. Motive zu dem Entw. des neuen H.G.B. S. 261 Reichstagsvorlage) oder die Übernahme einer Gefahrshaftung für gewisse Teile des Transportwegs oder den ganzen Transportweg auszuschliefsen, wodurch das Geschäft wieder mehr den Charakter der Spedition annehmen würde, vgl. S. 91 [13]).

b. Eine Mischung von Spedition und Frachtvertrag liegt nicht vor, wenn ein Transportunternehmer die Beförderung (Ausführung des Transports) zu bestimmtem Frachtsatz „mit einem ihm selbst gehörigen oder fremdem Schiff" übernimmt (wie in dem durch Urteil des Oberg. Hamb. vom 19. Nov. 1875, des R.O.H.G. vom 26. Mai 1876 entschiedenen Fall H.G.Z. VIII Nr. 293, X Nr. 48) oder nur mit fremden, ihm zur Verfügung stehenden Transportmitteln (Schiffen), vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. IX S. 89, XX S. 340, XXIII S. 320, Urt. des Reichsgerichts vom 4. Nov. 1896, Jur. Wochenschr. S. 704 Nr. 46 (Bolze XXIII Nr. 439). Er mufs befördern wie jeder Verfrachter. Befördert er in eigenem Schiff, so ist er direkter Verfrachter, befördert er in fremdem Schiff, so entsteht für ihn dieselbe Rechtslage, als wenn dieses Schiff sein eigenes wäre. Tritt also persönliche Haftung des fremden Reeders ein (z. B. im Falle des § 774), so haftet er persönlich, andernfalls hat er nur die auf Schiff und Fracht beschränkte Haftung

---

13) Verschieden von diesem Fall ist die Stellung dessen, der nur den Abschlufs eines Frachtvertrages des Befrachters mit dem Versender vermittelt, gleichzeitig aber den Transport für feste Sätze übernimmt. Ein solcher Vermittler ist nicht Spediteur, da dieser nur im eigenen Namen die Frachtverträge mit dem Transportunternehmer schliefst, er übernimmt aber die Haftung des Frachtführers neben diesem und das *del credere*, vgl. Hans. XIX Nr. 2, Urteil des O.L G. Hamburg vom 11. Nov. 1897.

des fremden Reeders zu vertreten (wie im Falle des § 662 Abs. 2). Liefert er rechtzeitig das Konnossement aus, so kann er freilich die Wahrung der Rechte des Ladungsinteressenten gegenüber dem Schiff diesem überlassen. Behält er das Konnossement, so mufs er diese Rechte selbst wahren und dann abtreten, widrigenfalls haftet er persönlich. Er haftet endlich auch dann persönlich, wenn er die Haftung des fremden Schiffs entgegen seinem Vertrag durch Klauseln beschränkt und dadurch Ansprüche abgeschnitten hat (vgl. Hans. XV S. 142). Dagegen haftet er nicht, wie im Falle des Art. 384 (§ 413 Abs. 1), immer persönlich, da die bedungene Fracht nicht, wie bei den vom Spediteur bedungenen Sätzen, eine *del credere* Provision einschliefst (vgl. hierzu § 565 Bem. Nr. 3).

c. Eine besonders wichtige Art solcher Frachtverträge, welche Benutzung eigener und fremder Transportmittel gestatten, findet sich in dem, meistens durch sogenannte Durchgangskonnossemente[14]) regelmäfsig verkehrender Dampferlinien eingeleiteten Durchfrachtverkehr, in welchem der betreffende Verfrachter den Transport nicht nur auf der von ihm selbst befahrenen Strecke, sondern darüber hinaus auf weiteren Strecken über See oder Land für eine Gesamtfracht übernimmt. An sich liegt ein reiner Frachtvertrag für den ganzen Transport zu Grunde (vgl. Bd. I S. 51 N. 42 und die dortigen Citate)[15]). Soweit fremde Schiffe benutzt

---

14) Vgl. über Durchgangskonnossemente Schlodtmann in Goldschmidts Zeitschr. Bd. 21 S. 384 ff.; Voigt, Zum See- und Versicherungsrecht S. 7 ff.; Lewis, Endemanns Handbuch IV S. 184 und Kommentar, 2. Aufl., S. 394; Windscheid, Pandekten II § 401 N. 11; Carver, sect. 107; Scrutton S. 55—57, 130; Leggett, *Bills of lading* p. 86 ff.; Johannsen in „*Tidsskrift for Retsvidenskab*" 1896 S. 199 ff, der sehr viel Material bringt, aber in seinen Ausführungen zu dem *de lege lata* nicht zu billigenden Ergebnis gelangt, dafs — wenn nicht besondere Klausel entgegensteht — der letzte Transportführer für den ganzen Transport hafte, vgl. N. 15 a E. S. ferner Bem. Nr. 7 zu § 588, Nr. 1 zu § 608, Bem. Nr. 2d zu § 606, Bem. Nr. 9 und 10 zu § 642.

15) Der Empfänger könnte also auf Grund des ihm girierten Durchgangskonnossements nur die Reederei belangen, welche dasselbe ausgestellt hat. Besorgt diese aber nicht den Transport auf der letzten Strecke, so läfst sie das Ladungsgut bis dahin weiter befördern, wobei sie entweder Duplikatfrachtbrief bezw. Duplikat des ihr erteilten Konnossements über die Teilstrecke, dem Inhaber des Durchgangskonnossements behufs Empfangs des Gutes zustellen läfst, oder falls ihr derselbe nicht bekannt ist, das Konnossement über die letzte Strecke an Order des Präsentanten des Durchgangskonnossements stellt (vgl. Scrutton S. 130), oder endlich einer Mittelsperson (Agenten) am Bestimmungsort giriert, welche die Aushändigung gegen Rückgabe des Durchgangskonnossements an dessen Präsentanten besorgt. Der Empfänger hat dann einen direkten Anspruch gegen den letzten Transportunternehmer, aber — wenn die Ware verloren oder beschädigt ist — nur soweit der Verlust oder Schaden auf dessen Strecke geschehen ist, im übrigen besteht nur ein Anspruch gegen den Aussteller des Durchgangskonnossements, nicht gegen die Zwischenmänner, für welche jener haftet, soweit das von ihm ausgestellte Konnossement keine Befreiungsklauseln enthält. Durch die Auswechselung des Schlufskonnossements gegen

werden, regelt sich die Haftung wie im Falle b (vgl. Hans. XV Nr. 48). Soweit der Transport über Land oder Binnengewässer geht, gilt dasselbe, nur dafs hier an die Stelle des Seeschiffs Eisenbahn oder Binnenschiff, an die Stelle der Zwischenkonnossemente Frachtbrief oder Ladescheine treten und für den Landtransport nicht die seerechtliche, sondern nur die landrechtliche Haftpflicht besteht, Leggett, Bills of Lading p. 119 ff. (vgl. die Citate Bd. I S. 51 N. 42). Ist das Durchfrachtgeschäft nicht von der Reederei selbst oder ihren Expedienten, sondern von dem Schiffer eines ihrer Dampfer innerhalb der Grenzen ihm erteilter Vollmacht abgeschlossen, so hindert das den Eintritt persönlicher Haftung in dem unter b dargelegten Umfang nicht, da solche Geschäfte über den Bereich der gewöhnlichen Schiffervollmacht (§§ 526, 527) hinausgehen.

Eine Annäherung an die Spedition tritt dann ein, wenn — was jetzt durchaus Regel — nach den Bedingungen der Durchverfrachtung (Klauseln des Konnossements) die Übernahme der Gefahr auf die eigene Strecke beschränkt wird, insbesondere wenn die Weiterversendung zwar auf Kosten des Verfrachters, aber Gefahr des Abladers geschehen soll (*at ships expense, but at the risk of the owner of the goods*“ „*at the merchants risk*“, vgl. die Konnossemente in den Fällen H.G.Z. V Nr. 38/145 und Hans. XVI Nr. 115 oder die Konnossemente des Nordd. Lloyd bei Durchfrachten nach Südbrasilien mit der Klausel „die Verantwortung jeder Reederei ist auf ihre eigene Linie beschränkt“). Dennoch zeigt sich auch hier noch der wahre Charakter eines Frachtvertrags für die ganze Strecke darin, dafs der Verfrachter nicht wie der Spediteur sich nur darum bemühen, sondern dafür einstehen mufs, dafs ein direkter (z. B. von Hamburg nach Reval nicht erst über Hull) und relativ sicherer alsbaldiger Transportanschlufs vorhanden ist (Hans. V Nr. 62/136, XIII Nr. 53) und

---

das Durchgangskonnossement gehen diese Ansprüche natürlich nicht verloren, Hans. XV Nr. 48. Wenn die letzte Strecke aber ein Landtransport war, so haftet nach § 432 der letzte Frachtführer (Eisenbahn) doch für die vorhergehenden rückwärts bis zur Küste. So auch im wesentlichen Schlodtmann a. a. O. Dagegen nimmt Voigt a. a. O. an, dafs der Aussteller des Durchgangskonnossements nur hafte wegen der ersten Strecke und der Strecken, auf denen er aufserdem selbst befördert, gegen die übrigen Transportunternehmer giebt er dem Befrachter oder Empfänger direkte Ansprüche. Dabei hat er aber gemeinschaftliche Verträge und Konnossemente mehrerer vereinigten Transportunternehmer im Auge, von denen hier nicht die Rede ist. Siehe über solche Verträge Bem. Nr. 10 zu § 642. Besorgt der Aussteller des Durchgangskonnossements nicht selbst die Beförderung auf der letzten Strecke, so ist es unter Umständen dem Empfänger recht schwierig, Ansprüche wegen Schäden und Verlust geltend zu machen, worauf schon Schlodtmann und Voigt energisch hingewiesen haben; bei einer Revision des Seerechts wird die Ausdehnung der für Eisenbahnen geltenden Grundsätze der §§ 432, 471 auf Durchfrachten, die sich auf Seetransporte erstrecken und im Inland enden, in Erwägung zu ziehen sein.

dafs er nur für die Gesamtleistung den Frachtanspruch hat. Im übrigen hat er in betreff der Weiterversendung wie ein Spediteur nur für Verschulden bei der Auswahl der weiteren Beförderer und bei der Vertragsschliefsung mit diesen einzustehen, er genügt seiner Ablieferungspflicht (§ 606) durch Aushändigung des Gutes an diese sowie durch Aushändigung der Konnossemente des zweiten Schiffes an den Inhaber des Durchgangskonnossements oder durch die Order, dem Präsentanten des letzteren am Bestimmungsort die Ladung auszuliefern[16]). Dabei ist er im Zweifel berechtigt, die Weiterbeförderung unter den auf jenen Strecken üblichen Bedingungen (in betreff der Haftung) zu vereinbaren. Man kann in diesem Falle nicht annehmen, dafs die Klauseln des Durchgangskonnossements über die eigene Strecke hinaus Geltung haben sollten, wenn dies nicht etwa ausdrücklich gesagt ist (anders in den Fällen des vorhergehenden Absatzes und den von Voigt behandelten, s. N. 15). Wenn das Schiff oder die Dampferlinie u. s. w., mit welcher die Weiterbeförderung geschehen soll, schon in dem Durchgangskonnossement vereinbart ist, bleiben dieselben Pflichten bestehen, es erledigt sich dadurch nur die Wahl des

---

16) Zu seinen Pflichten gehört es in einem solchen Fall auch, den gewählten Transportführer durch Aushändigung der nötigen Papiere in den Stand zu setzen, die auf der weiteren Reise nötigen Zollvorschriften zu erledigen, Hans. XIII Nr. 53. Da die Ablieferung (vgl. § 606) erst mit dem Augenblick der Einladung in das zweite Schiff bezw. Übernahme seitens desselben, nicht schon mit der Ausladung aus dem eigenen Schiff geschieht, so haftet er als Verfrachter für die Mittelspersonen, deren er sich im Zwischenhafen bei Gelegenheit der Empfangnahme, vorläufigen Verwahrung und Ablieferung an das zweite Schiff bedient, als seine Gehülfen (vgl. Text S. 83) nicht nur für Auswahl geeigneter Mittelspersonen. So mit Recht ein Urteil des Obergerichts Hamburg vom 3. Mai 1872 (H.G.Z. V Nr. 38/145) anläfslich eines im Zwischenhafen Antwerpen geschehenen Unfalls. Häufig treten aber auch hier Befreiungsklauseln ein, namentlich wenn die betreffende Reederei in dem Zwischenhafen nicht eigene Angestellte, Schuppen u. s. w. hat. So bestimmt in dem Fall Hans. XVI Nr. 115 die Klausel ausdrücklich: die Reederei sei berechtigt, „*to transship or land and store the goods either on store or afloat and reship . . . . at the companys expense but at merchants risk*". In der „*authorised form continental steam bill of lading*" findet sich eine noch weitergehende, auch die Haftung der Hülfspersonen im Zwischenhafen selbst einschränkende Klausel. Ähnlich bestimmt das Durchfrachtskonnossement der deutschen Levante-Linie: „Es erlischt die Verantwortlichkeit der Reederei für die richtige Ablieferung der Güter mit ihrer Entlöschung am Umladeplatz." — Ist noch weiter (über die Strecke des zweiten Schiffes hinaus) durchverfrachtet, so gehen die Konnossemente des zweiten Schiffes an einen Agenten des Verfrachters, der Empfang aus dem zweiten Schiff und Verladung auf der weiteren Strecke besorgt, und dabei (als Vertreter des Verfrachters) wegen Wahrung der Rechte gegenüber dem zweiten Schiff dieselben Pflichten hat wie ein Spediteur, vgl. die §§ 388, 407 H.G.B. Im übrigen gilt auch in diesem Fall das im Text Gesagte. Ist auf den Zwischenstrecken, für welche Verfrachter die Haftung abgelehnt hat, das Ladungsgut verloren oder beschädigt, so kann er — da er nicht in Vorschufs zu gehen braucht —, sobald gerichtliche Klagen nötig werden, diese unter Abtretung seiner Rechte dem Interessenten selbst überlassen.

Schiffes. Geht der eigenen Transportstrecke des Durchverfrachters ein Teil des Gesamttransportes (z. B. bei Exporten aus dem Binnenland eine Eisenbahnstrecke) voraus, für welche er die Gefahr ablehnt, so hat doch seine Haftung als Verfrachter an sich schon mit der im Konnossement bezeugten Übernahme der Ladung zum Zwecke des Gesamttransports begonnen, der Gegenstand derselben bleibt die dort bezeichnete Ladung. Der Durchverfrachter haftet also dafür, dafs keine Vertauschung der Kollis stattfindet, und kann gegen den Ablieferungsanspruch nur einredeweise einen erweislich auf der Vorstrecke geschehenen Verlust geltend machen, in betreff dessen er überdies zur Wahrung aller Rechte des Ladungsinteressenten und eventuell Cession eigener Rechte verpflichtet bleibt, wie in dem Fall N. 16 a. E. (vgl. Hans. IV Nr. 49, Konnossement des Nordd. Lloyd über Transport Montgomery in Alabama—Newyork—Bremen zunächst mit der Virginia and Tennessee Air Line, dann mit den Schiffen des Nordd. Lloyd und die von Scrutton S. 57 Abs. 1 und 2 mitgeteilten Formulare)[17]).

7. Der Frachtvertrag setzt Übergabe von Gütern zum Transport, also Verwahrung während der Dauer desselben voraus (oben Nr. 1). Aber es ist nicht erforderlich, dafs diese Verwahrung in dem Schiff geschehen soll, dieselbe kann auch so geschehen, dafs das Transportgut dem Schiff angehängt und von ihm geschleppt wird, sofern nur die Pflicht des Schiffers bestehen bleibt, dasselbe während des Transports unter selbständiger Obhut zu behalten. Dies ist der Fall bei Transport von Flofshölzern (vgl. R.G.Entsch. Bd. VI S. 99 Hans. XXI Nr. 103) oder von unbemannten Fahrzeugen mit oder ohne Ladung, die mit dem schleppenden Schiff durch Schlepptrossen verbunden werden auf Binnengewässern, wo die Obhut solcher Fahrzeuge ausführbar und daher als übernommen gelten kann. Diese Ausnahme trifft aber regelmäfsig nicht zu bei dem Schleppen unbemannter Fahrzeuge über See (Urteil des Reichsger. vom 20. Februar 1897, Gruchot Bd. 41 S. 1089 ff., vgl. Urt. dess. vom 4. Mai 1900 Hans. XXI Nr. 121). In solchem Falle liegt nicht Frachtvertrag, sondern ein besonderer Schleppvertrag (Bugsiervertrag, *remorquage*, *towage*) vor, ebenso stets

17) Der Durchfrachtverkehr will möglichst die Einschiebung direkt dem Befrachter haftender selbständiger Spediteure vermeiden. Es kommen aber auch solche vor. So übernimmt der Nordd. Lloyd Durchfrachten nach dem Westen der Vereinigten Staaten von Nordamerika und Canada auf Konnossementen, in denen ein Spediteur in New York bezeichnet wird, an den das Schiff dort abliefert, der dann die Zollklarierung und Weiterversendung per Bahn besorgt, alles auf Kosten des Lloyd, aber unter Ablehnung der Haftung für den Spediteur (*receiver*); die Haftung des Schiffs hört auf „*when the goods leave the ship for delivery to the receivers*“, während von demselben Augenblick an die Haftung der letzteren „*the full liability for accomplishment of this Bill of lading*“ beginnt. Diese Zwischenperson tritt durch Vermittlung des Verfrachters in direktes Vertragsverhältnis zu den Ladungsinteressenten. Diese Form der Durchfracht ist für die Ladungsinteressenten günstiger, weil dadurch eine Person kreiert wird, die ihre Rechte bei der Ablieferung aus dem Schiff wahrzunehmen verpflichtet ist und ihnen haftet.

dann, wenn der Schlepper (*tug*, *remorqueur*) die Fortbewegung anderer mit Ruder und eigener Mannschaft versehenen Fahrzeuge (geschlepptes Schiff, *tow*, *remorqué*) von einem Ort zum andern übernimmt. Dies kann entweder so geschehen, dafs der Schlepper die Leitung des „Schleppzuges" hat, die Besatzung der angehängten Schiffe also ihr Verhalten nach dem seinigen einrichtet und deren Führer, soweit dies bei der Entfernung der Fahrzeuge möglich, bezügliche Anweisungen von dem Führer des Schleppers erhalten, welche sie befolgen müssen, oder so, dafs das geschleppte Schiff — dann regelmäfsig nur ein einzelnes Seeschiff — die Leitung der Fahrt behält und sich lediglich der Dampfkraft des Schleppers zu seiner Fortbewegung bedient, sich von diesem „Vorspanndienste" leisten läfst. Im ersteren Falle liegt Werkvertrag vor, die Ausführung des Schlepptransports ist als Ganzes übernommen, im letzteren Falle liegt lediglich ein Dienstvertrag vor[18]) (vgl. R.O.H.Ger.Entsch. Bd. XXIII Nr. 108 mit der Anm. S. 322, R.G.Entsch. Bd. X S. 165, Urteil des Reichsgerichts vom 31. März 1894, Jur. Wochenschrift 1894 S. 242/3 [auch Hans. XV Nr. 60] v. 20. Februar 1897, Gruchot Bd. 41 S. 1089 ff., Goldschmidt, Handbuch I S. 615 [a. M. Thöl, Handelsrecht Bd. III S. 7 N. 7]). In beiden Fällen haftet nach § 485 H.G.B. der Reeder des Schleppers für Fehler der Besatzung mit Schiff und Fracht, aber das Mafs der schuldigen Leistung ist verschieden. Im letzteren Falle besteht dieselbe im wesentlichen nur darin, dafs die Besatzung die Anordnungen des Seeschiffers oder seines Lotsen richtig befolgt (vgl. N. 18), im ersteren Falle darin, dafs der Schleppzug an Ort und Stelle befördert wird, jedoch unter entsprechender Mitwirkung der Besatzung der geschleppten Schiffe. Daraus ergiebt sich, dafs, falls auf dem Transport eines der letzteren Schaden leidet (sinkt, kollidiert, an Brückenpfähle geschleudert wird u. s. w.), der Schlepper sich, wenn Werkvertrag vorliegt, exkulpieren mufs, dies aber auch (§ 254 B.G.B.) durch den Nachweis thun kann, dafs der Unfall ohne eigene Schuld durch falsche Steuerung oder sonstige Versehen der Besatzung des geschleppten Schiffes verursacht ist vgl. Urteile des Reichsgerichts

18) Eine Entscheidung des O.L.G. Hamburg vom 16. März 1889 Hans. X Nr. 40 will auch in diesem Fall Werkverdingung annehmen und verurteilt, obwohl der auf dem Seeschiff befindliche Lotse die Führung hatte und schuldhafterweise das nötige Kommando unterliefs. Es führt aus: der Schlepper müsse, so lange eine Anordnung des Lotsen nicht vorliegt, alles das selbst thun, was nötig sei, um das geschleppte Schiff vorwärts zu bringen und dasselbe nach Kräften vor Schaden zu bewahren. Dies geht zu weit: der Schlepper hat solchenfalls nur zu thun, was er ohne Kommando zu thun vermag (vgl. Boyens, Goldschm. Zeitschr. Bd. 50 S 76), er hat aber nicht nach seinem Ermessen und Geschick den Gesamterfolg (Einbringen des Schleppschiffs) herbeizuführen (B.G.B. § 631), kann und darf sich vielmehr auf eine sachgemäfse Leitung des Lotsen verlassen. Der Reeder des Schleppers giebt sein Schiff nur in der Voraussetzung her, dafs es an solcher nicht fehlen wird. Bleibt diese Leitung aus, soweit sie nach Seemannsbrauch erforderlich war, so ist dieses Ausbleiben kausal für den ganzen Schaden.

vom 21. März 1894, Jur. Wochenschr. 1894 S. 242/3 (auch Hans. XV Nr. 60) vom 2. Januar 1897 I 280 und vom 4. Mai 1900 Hans. XXI Nr. 121; des O.L.G. Hamburg vom 23. Februar 1897 Hans. XVIII Nr. 42; vgl. überhaupt Hahn, Kommentar zu Art. 390 II S. 573—576; in betreff der rechtlichen Stellung der Besatzung der Schleppschiffe, ihrer Obliegenheiten während der Reise und daraus folgenden Haftpflichten Bd. I dieses Kommentars S. 159 ff., sowie Boyens in Goldschmidt, Zeitschr. Bd. 50 S. 73 ff.; endlich über das Verhalten und Ansprüche der Schlepper bei Eintritt einer besondere Hülfeleistung erfordernden Seenot Bem. zu § 740.

8. Die Befrachtung des Schiffes im ganzen, sowie die Befrachtung verhältnismäfsiger Teile oder eines bestimmt bezeichneten Raumes des Schiffes (§ 556 Nr. 1) unterscheidet sich von der Stückgüter-Befrachtung (§ 556 Nr. 2) wirtschaftlich namentlich dadurch, dafs bei der ersteren dem Befrachter die Ausnutzung des verfrachteten Schiffsraumes leichter dadurch möglich ist, dafs er seinerseits als Unterverfrachter Stückgüter zur Beförderung übernimmt. Principiell ist aber auch dieser Unterschied nicht vorhanden, da die Unterverfrachtung auch bei der Stückgüterbefrachtung nicht ausgeschlossen ist und durch die Bestimmung des § 562 erleichtert wird. Der Stückgüterverkehr wird jetzt meistens von den regelmäfsig von Ort zu Ort verkehrenden Dampferlinien besorgt. Um diesen Verkehr regelmäfsig gestalten zu können, sind wirtschaftliche Neueinrichtungen (Dampfschiffsexpeditionen vgl. Bd. I S. 225 ff.; Quaianstalten und Lagerhäuser, welche die Ladung und Löschung vermitteln s. Bem. zu § 588) entstanden. — Verschieden gestaltet sich der Abschlufs des Vertrags bei den beiden Gattungen. Bei der Verfrachtung von Stückgütern sind der Regel nach die Vertragsbedingungen (über deren Auslegung vgl. Bem. Nr. 5b zu § 559) entweder durch Veröffentlichung besonderer gedruckter Bedingungen und Tarife der Reedereien oder ihrer gebräuchlichen Konnossementsformulare allgemein bekannt (vgl. Entsch. des O.A.G. Lübeck vom 29. Mai 1856 in Seufferts Arch. XI Nr. 86; R.G. Entsch. Bd. 11 S. 103 ff., 13 S. 68, 20 S. 80 ff.; O.L.G. Hamburg in Seufferts Arch. Bd. 52 Nr. 37; Hans. XIV Nr. 50, 65 und 99). Ebenso sind die Abfahrtszeiten bekannt. Es bedarf also im Einzelfall nicht der Fixierung besonderer Vertragsabreden: der Vertrag wird auf Grund der bekannten Bedingungen durch blofse Anmeldung und Annahme der Güter für das nächste oder für das nächste oder folgende Reiheschiff u. s. w. geschlossen; es gelten namentlich die Befreiungsklauseln schon vor Aushändigung der Konnossemente, welche nach diesen Bedingungen üblich sind (vgl. obige Entscheidungen, sowie andererseits den Fall Hans. XIX Nr. 56, wo eine sonst übliche Klausel in dem späteren Konnossement ausgelassen war: hier wurde dem Schiff nicht gestattet, sich auf dieselbe zu berufen). Häufig wird bei der Annahme noch mündlich oder schriftlich auf diese Bedingungen Bezug genommen,

in den Konnossementen werden dieselben der Regel nach wörtlich inseriert, bisweilen mit dem Zusatz, dafs durch Annahme des Konnossements die Bedingungen als acceptiert gelten. Führt eine Reederei neue erschwerende Bedingungen ein, so mufs sie speciell beweisen, dafs sie den Befrachter auf diese letzteren besonders hingewiesen hat, es wird — namentlich bei dem kleinen Druck, in welchem sich diese Zusätze verlieren — solchenfalls aus der blofsen Annahme der Konnossemente deren Genehmigung nicht gefolgert werden können (vgl. die englische Entscheidung Crook c./a. Allan in Goldschmidt, Zeitschr. Bd. 26 S. 498 ff.). — Bei der Verfrachtung von Schiffen oder Schiffsräumen bedarf es dagegen besonderer Abreden, welche das Schiff, seine Tragfähigkeit, Klasse, Ladezeit, Löschzeit, Liegegeld, Umfang der Haftung, Fracht, Primage u. s. w. bestimmen. Daher ist für diese Verträge die besondere Errichtung einer Chartepartie üblich und kann solche daher gefordert werden (§ 557). — Auch in den fakultativen Vorschriften des Gesetzes, welche in Ermangelung von Vertragsabreden gelten, werden die beiden Arten der Verfrachtung zum Teil verschieden behandelt, und dabei wird dann die Verfrachtung verhältnismäfsiger Teile des Schiffes oder eines bestimmten Raumes bald der Verfrachtung des Schiffes im ganzen gleichgestellt, nämlich bei den Bestimmungen über Lade- (resp. Lösch-) und Überliegezeit (§§ 567—577, 587, 594—602, 603) bei den Bestimmungen über Fautfracht dann, wenn alle Befrachter sich einig sind (vgl. §§ 579—586, 587), bald der Stückgüterverfrachtung, nämlich bei dem willkürlichen Rücktritt einzelner Befrachter und in betreff der Wirkung von Ereignissen, welche die Ausführung des Vertrages hindern (§§ 628—640, 641)[19].

§ 557.

Wird das Schiff im Ganzen oder zu einem verhältnifsmäfsigen Theile oder wird ein bestimmt bezeichneter Raum des Schiffes ver-

19) Für diejenigen *common carriers* zu See und Land, welche regelmäfsige Reihefahrten zwischen verschiedenen Plätzen unterhalten und sich dem Publikum zur Beförderung von Stückgütern auf diesen Reisen anbieten, besteht nach anglo-amerikanischem Recht eine Pflicht zur Beförderung und zwar zu tarifmäfsigen oder sonst üblichen Frachtsätzen, vgl. Carver S. 5; Parsons I S. 245 ff.: Biermann, Rechtszwang zum Kontrahieren, Jahrb. für Dogmatik Bd. 32 S. 291 ff. Bei uns gilt dies nur bei Eisenbahnen, § 453 H.G.B., nicht im Seeverkehr. Es entsteht also auch durch die öffentliche Ankündigung von Fahrten über See nicht eine Pflicht, dieselben wirklich zu unternehmen. Eine solche Ankündigung ist nur eine Aufforderung an das Publikum, Güter anzubieten, ein Vertrag kommt erst durch Annahme der Angebote zu stande, vgl. Biermann a. a. O. S. 288, 309. In Frankreich nimmt man dagegen einen Zwang zum Kontrahieren an, sobald ein Unternehmer keine Konkurrenten hat (faktisches Monopol), oder wenn er sein Unternehmen mit genauen Preistarifen und regelmäfsigen Abfahrts- und Ankunftszeiten dem Publikum öffentlich anbietet, vgl. Biermann a. a. O. S. 287, 317. Jedoch sind diese Grundsätze weder in der Praxis noch in der Theorie unbestritten, vgl. Desjardins III Nr. 787 p. 501.

frachtet, so kann jede Partei verlangen, dafs über den Vertrag eine schriftliche Urkunde (Chartepartie) errichtet wird.

1. Die älteren Seegesetze verlangen meist für die Befrachtung des ganzen Schiffs, eines bestimmten Raums oder eines verhältnismäfsigen Teils eines solchen einen schriftlichen Vertrag, nicht dagegen für Stückgüter (s. Pöhls, Seerecht II S. 403 f.; Kaltenborn, Seerecht I S. 248 ff.). Auf diesem Standpunkt steht noch jetzt das holländische Handelsgesetzbuch (Art. 454 desselben). Die meisten der geltenden Seegesetze fordern dagegen Schriftlichkeit für jeden Frachtvertrag[1]). Unser Gesetz hält dagegen auch bei dem Frachtvertrag an der Formlosigkeit fest[2]) und gestattet nur

---

1) Spanien (Art. 652 ff.), Mexico (Art. 727 ff.), Brasilien (Art. 566 ff.), Holland (Art. 454), Peru (Art. 734 ff.), Costa-Rica (Art. 678 ff.) fordern schriftliche Errichtung als notwendig, um bindend zu sein, die drei erstgenannten aufserdem Beglaubigung durch einen Makler (Brasilien: oder Notar), widrigenfalls eine Chartepartie nur dann gilt, wenn die Unterschriften als echt anerkannt werden (in Brasilien in diesem Fall auch nur unter den Kontrahenten selbst, aufserdem schreibt Brasilien Eintragung in das Handelsregister vor). Ist ohne eine gültige Chartepartie abgeladen, so gilt nur der Inhalt des Konnossements, auch gegenüber dem Befrachter, und erst bei dem Mangel eines solchen das, was erweislich mündlich verabredet ist. Frankreich (Art. 273) schreibt vor: *Toute convention pour louage de navire . . . doit être rédigée par écrit.* Schon bei Beratung des *Code de commerce* wurde im Staatsrat die Frage ventiliert, ob dies bei Strafe der Nichtigkeit vorgeschrieben wäre; aber nicht entschieden (Locré, *Esprit du code de comm.* zu Art. 273). Die herrschende Meinung in Frankreich verneint dieselbe. Nach ihr ist das Requisit der Schriftlichkeit nur mit Rücksicht auf den Beweis aufgestellt. Dieser kann allein durch die Urkunde (nach manchen Entscheidungen und nach manchen Juristen auch durch Korrespondenz und durch Handelsbücher) geführt werden, nicht durch Zeugen; aufserdem aber auch, da der Beweis durch Geständnis unnötig wird, durch Eidesdelation (Cresp II S. 30 ff.; Desjardins III S. 423 ff.; Ruben de Couder II S. 553 f. Nr. 14; Lyon-Caën Nr. 642 ff. und die daselbst Citierten). Wie Frankreich: Portugal (Art. 541), Italien (Art. 548, jedoch mit Ausnahme von Frachtverträgen der Küstenfahrer, die kein Schiffsjournal zu führen brauchen, ebenso Rumänien), ferner Monaco, Griechenland, Türkei, Ägypten, Uruguay, Nicaragua, Ecuador, Venezuela, Haiti, Argentinien (Art. 1019). — Chile (Art. 979 ff.) schreibt vor, dafs der Frachtvertrag vor oder nach Empfang der Ladung schriftlich abgefafst werden müsse und nicht durch Zeugen bewiesen werden könne, wenn die Fracht 200 pesos übersteigt. So auch Columbien, Guatemala, Honduras, Salvador. — Rufsland (Art. 328): Über die Verfrachtung eines Schiffes mufs eine schriftliche Urkunde, auch Chartepartie genannt, errichtet werden (da nach Art. 327 auch Stückgüterverfrachtung als Verfrachtung eines Schiffes bezeichnet wird, ist unklar, ob auch diese darunter befafst wird). Art. 334 giebt besondere Vorschriften über Beglaubigung durch Makler und Notar, die nicht notwendig zu sein scheint.

2) So auch Belgien (Art. 67), die skandinavischen Seegesetze (Art. 109), Finnland (Art. 80), das anglo-amerikanische Seerecht (vgl. Scrutton p. 1; Carver, sect. 119; Parsons I p. 274 ff.). Nach dem letzteren wird eine Urkunde über Verfrachtung des Schiffs im ganzen *or substantially the whole* (Carver, sect. 112) „*charterparty*“ (der Befrachter, Charterer) genannt. Urkunden unter Siegel (*deeds*) sind aus den bei Abbott p. 220, Carver, sect. 119 angegebenen Gründen nur dann gültig, wenn der Reeder selbst oder der Schiffer mit seiner Specialvollmacht unterschreibt, für ge-

bei der Verfrachtung des ganzen Schiffs oder bestimmter Räume oder Teile desselben die Errichtung einer schriftlichen Urkunde zu fordern[3]), wobei die S. 96 erwähnten Gründe maſsgebend waren (Prot. S. 2045 ff.). Eine solche ist in jenen Fällen auch fast stets üblich und zwar meistens in zwei Exemplaren, von denen jede Partei eins erhält. Der Ausdruck Chartepartie wird von *charta partita* hergeleitet und stammt daher, daſs früher der Vertrag in Duplo auf demselben Blatt geschrieben wurde, welches dann in eigentümlicher Weise — um die Identität festzustellen — durchschnitten und jedem Kontrahenten zur Hälfte gegeben wurde. Die Stempelpflicht richtet sich bei der Chartepartie nach Landesrecht.

2. Diejenigen Seegesetze, welche schriftliche Errichtung vorschreiben, geben meistens auch an, was ein Frachtvertrag enthalten soll. Es sind überall in den Häfen bestimmte Formulare gebräuchlich, meistens in englischer Sprache. Es ist aber vor Klauseln zu warnen, welche speciell mit der englischen Rechtsauffassung zusammenhängen, weil daraus auf Unterwerfung unter das englische Recht geschlossen werden kann (vgl. Bd. I S. 48 N. 36, S. 50 N. 39, S. 62 und das. N. 55). Werden Druckformulare benutzt, so bleiben häufig Sätze stehen, welche mit schriftlichen in das Formular hineingeschriebenen Klauseln und Abreden nicht vereinbar sind. In diesem Falle gilt die Schrift und nicht der Druck (vgl. H. G.Z. VIII Nr. 172/174; Bolze Bd. XV Nr. 338; Scrutton S. 22 ff.). Mündlichen Nebenabreden wird man die Gültigkeit nicht versagen können, falls feststeht, daſs dieselben neben der Schrift gelten sollten (vgl. H. G.Z. VII Nr. 258; Mot. z. B.G.B. I S. 184)[4]). Die Chartepartien werden meistens von Maklern als Vertretern der Kontrahenten abgeschlossen. Abschluſs mit Vorbehalt der Aufgabe des Befrachters ist zulässig. In einem solchen Falle ist der Verfrachter — abgesehen von Einwendungen gegen die Solvenz — gebunden, den als Befrachter anzunehmen, den ihm der Makler als solchen nennt. Er kann, falls dieser zögert, ihn auffordern, denselben binnen angemessener Frist zu nennen, und falls dies nicht geschieht, zurücktreten oder den Makler selbst nach den Grundsätzen des § 179 B.G.B. in Anspruch nehmen (vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. VII Nr. 38; R.G.Entsch. Bd. 24 Nr. 13, Bd. 38 Nr. 49). Ähnlich die englische Praxis (vgl. Scrutton pag. 31). Abschluſs des Maklers mit sich selbst als Vertreter beider Teile ist nicht zulässig (§ 181 B.G.B.).

---

wöhnliche schriftliche Verträge gilt diese Beschränkung nicht. Chartepartien können bei den englischen Gerichten nur dann geltend gemacht werden, wenn sie mit einem englischen Stempel (6 pence) versehen sind; für im Ausland errichtete ist Nachbringung binnen gewisser Fristen möglich, vgl. Scrutton p. 1; Carver, sect. 119.

3) Die skandinavischen Seegesetze und Finnland (s. N. 2) gestatten dies bei jedem Frachtvertrag.

4) Anders in den Ländern, in welchen die Schriftform notwendig ist.

3. Die Rechte aus dem Frachtvertrage können durch Cession auf andere Personen übertragen werden, von seiten des Befrachters das Recht auf Ausführung des vereinbarten Transports mittels des genannten Schiffs, von seiten des Verfrachters der Anspruch auf die Fracht nebst deren Accessionen. Selbstverständlich befreit sich dadurch der Cedent nicht von den ihm durch den Vertrag auferlegten Verbindlichkeiten (vgl. § 112 der skandinavischen Seegesetze). Durch Indossament kann dagegen die Chartepartie nicht übertragen werden (vgl. § 363 H.G.B.). Allerdings könnte das auf den Namen einer bestimmten Person lautende Indossament als Beweis der stattgehabten Cession dienen. Allein ein auf einer Chartepartie befindliches Blancoindossament würde nicht ausreichen, um den Übergang der betreffenden Rechte auf den Inhaber der Chartepartie zu erweisen (Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 13. Oktober 1870 in Kierulffs Samml. VII S. 474 ff., auch in Seufferts Archiv XXVI Nr. 235)[5]).

4. An verschiedenen Arten der Charter lassen sich unterscheiden: a) nach der Art der Frachtabrede: Gesamtfracht (*lump sum, en rouge*) Charter, wenn für das ganze Schiff eine Pauschalsumme zu zahlen ist, und Charterung nach Frachtrate, wenn die Fracht nach Gewicht (meist *per ton*, d. h. englische Gewichtstonne = 1016 kg oder metrische Tonne = 1000 kg) oder nach dem Raum, den die Güter einnehmen (meist per Kubikmeter oder brittische Registertonne) bedungen wird[6]); b) nach der Art der Reise: einfache Reise von dem Ort der Befrachtung nach dem Bestimmungsort; Reise in Ballast nach dem Abladeort und von dort nach dem Bestimmungsort; Befrachtung für Hin- und Rückreise (*aller et retour*), bald mit einheitlicher Fracht für beide Reisen (*affrètement au travers*), bald mit besonderer Fracht für jede; zusammengesetzte Reise, z. B. wenn das Schiff unterwegs verschiedene Häfen anlaufen soll, um Ladung zu nehmen und zu löschen (Eskalen machen).

---

5) In Frankreich hält man an Order lautende Chartepartien und folglich deren Übertragbarkeit durch Indossament auf Grund der allgemeinen Grundsätze des *Code civil* für zulässig. vgl. Lyon-Caën Nr. 659 bis, dasselbe gilt also auch für die übrigen Länder, in denen der *Code civil* gilt, vgl. Jacobs Nr. 298. Der Seerechtskongreſs von Antwerpen (*Actes p. 212, 213*) will die Übertragbarkeit durch Indossament fakultativ zulassen (*la loi ne doit pas interdire*). der Seerechtskongreſs von Brüssel (*Actes p. 415*) beschloſs ohne Debatte: „*La chartepartie peut se transmettre par voie d'endossement*", also auch dann, wenn dieselbe nicht an Order lautet. Da es auf die Solvenz des Befrachters wesentlich ankommt, ist diesen Grundsätzen nicht beizupflichten, wenigstens dann nicht, wenn der Indossant von der Haftung befreit sein soll.

6) Vgl. hierzu Voigt im neuen Archiv f. H.R. II: „Über Frachtabschlüsse pro Tonne, unter Zugrundelegung von Maſs und Gewicht," dessen Ausführungen über die Art der Ermittlung von Maſs und Gewicht namentlich bemerkenswert sind.

§ 558.

In der Verfrachtung eines ganzen Schiffes ist die Kajüte nicht einbegriffen; es dürfen jedoch ohne Einwilligung des Befrachters in die Kajüte keine Güter verladen werden.

Dieser aus dem österreichischen Entwurf herübergenommene, aber auch dem früheren gemeinen Seerecht-konforme [1]) Paragraph enthält eine Auslegungsregel für den das ganze Schiff betreffenden Frachtvertrag. Dafs bei einer Verfrachtung des ganzen Schiffs der Raum für die Aufbewahrung der Schiffsutensilien und des Proviants, sowie das Volkslogis ausgeschlossen ist, versteht sich von selbst [2]). Dagegen wäre an und für sich nicht dasselbe zu sagen hinsichtlich der Kajüte, weil „sie nicht immer ganz für den Kapitän nötig" ist, und nicht selten noch Raum für die Unterbringung von Gütern darbietet. Deshalb ist der frühere allgemeine Gebrauch besonders durch das Gesetzbuch sanktioniert worden. Das für den Kapitän aufgestellte Verbot, für eigene oder fremde Rechnung Waren in der Kajüte ohne Erlaubnis des Befrachters zu verladen, soll verhüten, dafs diesem vermittels des von ihm selbst gecharterten Schiffs im Bestimmungsorte Konkurrenz gemacht werde (Prot. S. 2059), vgl. oben S. 79 und Bem. Nr. 3 zu § 578.

§ 559 *).

Bei jeder Art von Frachtvertrag (§ 556) hat der Verfrachter das Schiff in seetüchtigem Stande zu liefern.

Er haftet dem Befrachter für jeden Schaden, der aus dem mangelhaften Zustande des Schiffes entsteht, es sei denn, dafs der Mangel bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht zu entdecken war.

1. Dafs das Schiff seetüchtig sei, ist stillschweigende Bedingung jedes Frachtvertrags, sofern nicht durch ausdrückliche Abreden in dieser Beziehung dem Verfrachter Erleichterungen zugestanden sind (vgl. Bem. Nr. 5). Begriff der Seetüchtigkeit s. Bd. I S. 323 ff. [1]). Ist das Schiff bei Antritt der Reise seetüchtig,

---

1) Pöhls, Seerecht II S. 408 f.; Erk. des O.A.G. zu Lübeck vom 19. Dezember 1840, in Seufferts Archiv IX Nr. 204. Der Satz gilt auch in manchen fremden Rechten, so im englischen (Maclachlan S. 467). Ebenso Holland (Art. 456), Belgien (Art. 68), Portugal (Art. 550), Finnland (Art. 80), die skandinavischen Seegesetze (§ 120).

2) Die mecklenburg-schwerinische Einf.Verordn. hatte dies noch besonders aussprechen zu müssen geglaubt. Sie bestimmte im § 68: Bei der Befrachtung eines ganzen Schiffs, Art. 559 des H.G.B. ist auch der nötige Raum für das Schiffsvolk und die Schiffsbedürfnisse der Kajüte gleich zu achten. Diese Vorschrift ist in die jetzt geltende Verordnung nicht übernommen, s. S. 6 in N. 9.

*) Art. 560 des alten H.G.B. lautete in Abs. 2 abweichend: . . . *es sei denn, dafs die Mängel aller Sorgfalt ungeachtet nicht zu entdecken waren.*

1) Zu der dort mitgeteilten Rechtsprechung ist nachzutragen: Krahnketten, die bei der Beladung und Löschung gebraucht werden, gehören,

so fällt der richtige Gebrauch der vorhandenen Einrichtungen und die Erhaltung der Seetüchtigkeit unter die Obliegenheiten des Schiffers als solchen. Die sonstige Ausrüstung, Verproviantierung, das Versehen mit Kohlen, die genügende Bemannung, die Reinigung des Schiffs, der Schutz vor gefährdenden Gütern, die Stauung, die Garnierung ist von vornherein der Sorge des Schiffers überlassen (vgl. §§ 513, 514 und Bem. zu diesen Paragraphen).

2. Der Befrachter kann die Erfüllung der Charter durch Verweigerung der Abladung ablehnen, wenn das Schiff zu der Zeit, wenn die Abladung nach dem Vertrag beginnen sollte, nicht seetüchtig ist, es sei denn, dafs die Herstellung der Seetüchtigkeit noch während der Abladung oder doch bis zu dem Zeitpunkte, in welchem die Reise beginnen sollte[2]), möglich und der Verfrachter bereit und im stande ist, dieselbe zu bewirken (Entsch. des O.A.G. Lübeck vom 27. Mai 1867; Kierulff III S. 463). Wird aber thatsächlich das Schiff nicht seetüchtig hergestellt, so können Ablader und Befrachter die Wiederausladung auf Kosten des Verfrachters fordern und den Vertrag aufheben. Und zwar ist dies, auch nach dem neuen H.G.B., nicht etwa nur auf den Fall zu beschränken, wenn schuldhafterweise der Verfrachter das Schiff nicht seetüchtig hergestellt hat, denn nach Abs. 1 ist Seetüchtigkeit zu gewähren, ob Verschulden vorhanden ist nur in betreff der Pflicht zum Schadensersatz (Abs. 2) von Bedeutung. In betreff der Beweislast ist davon auszugehen, dafs zwar an sich jeder, der auf die Behauptung der Seetüchtigkeit einen Anspruch gründet, dieselbe beweisen mufs, dafs aber bei Befrachtung im Ganzen vorbehaltlose Abladung und Gestattung des Antritts der Reise ein Zugeständnis der Seetüchtigkeit enthält[2a]). Weigert also wegen angeblich fehlender Seetüchtig-

---

soweit das Schiff selbst solche zu liefern hat, zu den Pertinenzien, deren guter Zustand die Seetüchtigkeit bedingt. Wird eine an sich brauchbare Kette jedoch zur Hebung zu grofser Lasten verwendet, so liegt nur unrichtiger Gebrauch vor, Urteil des R.G. vom 4. März 1891, Hans. XII Nr. 81. Das Urteil des R.G. vom 17. März 1894 (Hans. XV Nr. 51, auch Bolze XVIII Nr. 415) bestätigt das Bd. I S. 323, citierte Erk. des O.L.G. Hamburg vom 23. Oktober 1893. Es fehlt nicht Seetüchtigkeit, wenn an dem Verschlufs innerer Luken etwas mangelt (O.L.G. Hamburg vom 7. Juli 1894, Hans. XV Nr. 86, vgl. Hans. XVIII Nr. 87), dagegen Seeuntüchtigkeit durch Undichtigkeit von Rohren, Hans. VII Nr. 129, XIII Nr. 20, XVII Nr. 36, desgleichen der Verbände von Deck und Schotten Hans. XX Nr. 49, undichte Tankdecke Hans. XIX Nr. 95, mangelhafte Trennungswände zwischen Maschinen- und Laderaum, Hans. XI Nr. 120—183.

2) Über die Bestimmung des Zeitpunkts, in welchem das Schiff zur Verfügung des Abladers sein mufs, und den Einflufs von Verzögerung s. § 637 und Bem. zu diesem Paragraphen. Über den Einflufs einer sonstigen Unmöglichkeit einer Erfüllung des Frachtvertrages seitens des Schiffers durch Zufall vgl. §§ 628 ff. und Bem. zu diesen Paragraphen.

2a) Dieser Grundsatz ist in den nachfolgend im Text citierten Erkenntnissen bei Abladungen in solche Schiffe, die im Ganzen verfrachtet waren, ausgesprochen. Derselbe kann nicht im Stückgüterverkehr gelten. Wer in einen der grofsen Dampfer, die den regelmäfsigen Verkehr zwischen

keit der Befrachter beziehentlich dessen Ablader die Abladung, oder fordert er vor Antritt der Reise die Wiederausladung, so mufs der Verfrachter seinen Frachtanspruch durch Nachweis der Seetüchtigkeit begründen (R.O.H.G.Entsch. Bd. XXIII Nr. 5; H. G.Z. X Nr. 31; Hans. XI Nr. 28 und Nr. 103; vgl. Art. 297 des französischen *code de commerce*). Will der Befrachter aber auch Schadensersatz wegen Bruchs des Vertrages fordern (worunter auch Ersatz der Kosten fruchtloser Ein- und Ausladung fallen), so zeigt sich der Unterschied des alten und des neuen Handelsgesetzbuchs in der Fassung des Abs. 2 (vgl. auch Art. 607, verglichen mit § 606). Nach beiden Gesetzen mufs der Befrachter zunächst seinerseits zur Begründung dieses Anspruchs die objektiv vorhandene Seeuntüchtigkeit beweisen (anders nach englischem Recht s. N. 7 zu § 606). Nach beiden Gesetzen ist dem Verfrachter dann eine Exkulpation gestattet[3]). Nach dem alten H.G.B. kann der Verfrachter sich aber nur durch den Beweis exkulpieren, dafs die Mängel trotz aller Sorgfalt überhaupt nicht, d. h. von keinem

zwei Häfen unterhalten, Güter abladet, erkennt deren Seetüchtigkeit ebenso wenig an wie jemand, der mit der Eisenbahn ein Kollo versendet, deren vollkommene Einrichtung. Er hat auch gar nicht die Möglichkeit, sich hierüber zu unterrichten. Im Stückgüterverkehr mufs also der Verfrachter stets die Seetüchtigkeit beweisen (anders, aber ohne jede Erörterung und Begründung H.G.Z. VII Nr. 129 [Obergericht], XI Nr. 120 [Handelsgericht], dessen Erkenntnis [H.G.Z. XII Nr. 56] von dem R.O.H.G. gut geheifsen wird).

3) Nach Art. 297 des französischen *Code* (ebenso Belgien Art. 95, Holland Art. 479, Portugal Art. 505, 557, Italien Art. 571, Spanien Art. 676, Mexico Art. 751, Argentinien Art. 1076) ist im Fall der Seeuntüchtigkeit dem Verfrachter nach dem Gesetz überhaupt keine Exkulpation gestattet, s. Lyon-Caën Nr. 668 und die Ausführungen Courcys gegen diesen Standpunkt, Questions I p. 148 ff. Auch nach englischem Recht gilt dasselbe, Scrutton p. 68, Carver, sect. 17, Abbott p. 387. Das ist dort noch drückender, weil dort (vgl. Bd. I S. 324 Nr. 2) die Seetüchtigkeit (*seaworthiness*) auch die Ausrüstung, Bemannung u. s. w. befafst, sowie das Versehen mit ausreichendem Kohlenvorrat (vgl. Aspinall VII p. 165, Hans. XVII Nr. 15), endlich die Stauung, aber doch nur insoweit, als fehlerhafte Stauung für das Schiff durch unrichtige Verteilung der Last oder Überladung oder sonst gefährlich werden kann (vgl. Scrutton p. 185 N. y, Carver, sect. 18, welcher einen Fall citiert, wo schlecht verstaute Zinkplatten sich lösten und die Schiffswand durchstiefsen), nicht soweit sich daraus nur Gefahr für die Ladung allein ergiebt (vgl. das Urteil des *court of appeal* vom 7./30. Mai 1895 in Aspinall VIII p. 4 ff., wo Eier verfault waren, weil dieselben in der Nähe von feuchtem Heu verstaut waren). Die Garnierung fällt aber auch nach diesem Recht nur unter die Pflichten des Schiffers (vgl. Hans. XIV Nr. 27 und XV Nr. 45, wo O.L.G. Hamburg und das Reichsgericht das englische Recht so auslegen, was trotz Scrutton p. 108 und des dort citierten Falls „*The Cressington*“ Aspinall VII p. 27 als richtig anzusehen ist, da in letzterer Sache die gehörige Garnierung nur beiläufig in der Unterinstanz unter *seaworthiness* gerechnet wird, weil dieselbe besonders zugesagt war, vgl. unten N. 5 a. E.). In dem neuen amerikanischen Bundesgesetz vom 13. Februar 1893 (vgl. Anhang zu diesem Abschnitt) ist das Wort *seaworthiness* zwar nur in dem Sinn der Seetüchtigkeit unseres Rechts gebraucht, aber die Pflichten des Verfrachters als solchen erstrecken sich wie nach früherem Recht auch auf Ausrüstung, Bemannung u. s. w., jedoch jetzt mit der Einschränkung, dafs er nur zu „*due diligence*“ verbunden sei.

Sachverständigen so rechtzeitig entdeckt werden konnten, dafs noch Besserung möglich war, er hat also für Versehen der Sachverständigen, welche er mit Prüfung oder Herstellung der Seetüchtigkeit betraute, einzustehen (vgl. Prot. S. 3848). Nach dem neuen H.G.B. kann der Verfrachter sich dagegen schon durch den Beweis exkulpieren, dafs er, beziehentlich die in seinem Betrieb angestellten Gehülfen alles gethan haben, was man von einem „ordentlichen Verfrachter“ verlangen kann, dafs sie namentlich ihrerseits, soweit ein solcher Verfrachter nicht selbst prüfen kann, rechtzeitig, mit aller Sorgfalt, zur Prüfung der Seetüchtigkeit geeignete Personen auswählten und bestellten, dafs sie auch — soweit diese Personen Ausbesserungen für nötig hielten — die nötige Ausgabe bewilligten und die Ausführung der Reparaturen von Sachverständigen kontrollieren liefsen. Dagegen steht er für Versehen der Sachverständigen nicht ein. Diese Änderung des Gesetzes ist erheblich. Die Prüfung der Seetüchtigkeit wird von den Reedern der Regel nach den Experten der Klassifikationsinstitute übertragen. Es wird also auch künftig der Reeder durch Atteste dieser Institute, sobald dieselben Seetüchtigkeit für die Beförderung der betreffenden Ladung auf der beabsichtigten Reise ergeben und ihm selbst oder seinen Gehülfen Mängel nicht bekannt waren, in demselben Umfang geschützt sein, wie es schon jetzt der Regel nach der Schiffer ist (vgl. Bd. I S. 325), im wesentlichen also nur dafür zu sorgen haben, dafs die vorgeschriebenen Besichtigungen, namentlich auch nach erlittenen Unfällen, stattfinden, allen Anforderungen, welche diese Institute stellen, entsprochen, etwa geforderte Reparatur von ihnen kontrolliert und nach deren Ausführung das Attest erneuert wird[4]). Nur Einwirkungen

---

4) Die Bedeutung der Klassifikationsinstitute und deren Verantwortung für die Sicherheit des Schiffahrtsverkehrs wird durch das neue H.G.B. also noch gröfser wie bisher. Diese Institute sind Erwerbsgesellschaften, die berufsmäfsig sich mit der Kontrolle der Seetüchtigkeit und deren entgeltlicher Attestierung durch ihre Organe auf Grund allgemeiner von ihnen aufgestellter Regeln beschäftigen. Es kann nicht zweifelhaft sein, dafs die Gesellschaften selbst für die Atteste ihrer Angestellten haften, sobald dieselben der Geschäftsordnung gemäfs zur Abgabe solcher zuständig waren, vgl. R.G.Entsch. Bd. 39 Nr. 47 und dort citierte ältere Entscheidungen, § 31 B.G.B. Diese Gesellschaften haften somit kontraktlich dem Reeder, dem vorsätzlich oder fahrlässig die Seetüchtigkeit attestiert wird, wenn er sein Schiff in See gehen läfst und durch Seeuntüchtigkeit desselben Schaden leidet, ebenso anderen Interessenten, die sich direkt entgeltlich Atteste geben lassen. Die Gesellschaft hat gegen ihren Angestellten den Rückgriff. Dritte Personen, welche Schaden leiden, haben nach den §§ 823, 826 B.G.B. gegen die Gesellschaft und ihren Angestellten deliktsmäfsigen Anspruch, wenn sie im Vertrauen auf die ihnen vorgezeigten Atteste den Schiffen Ladung anvertraut haben (ebenso die Versicherer) und entweder Betrug vorliegt oder doch eine gegen die guten Sitten verstofsende vorsätzlich unrichtige Bescheinigung. Denn diese Atteste sollen ihrer Bestimmung nach dazu dienen, gegenüber solchen dritten Personen gebraucht zu werden. Sind dieselben nur fahrlässig unrichtig, so ist ein deliktsmäfsiger Anspruch Dritter nicht zulässig, vgl. Planck, Kommentar zum B.G.B. S. 424. Auswärtige Versicherungsgesell-

auf die Experten der Institute, um sie zu günstigen Attesten zu bestimmen, Fehler, die von ihm oder seinen Unterorganen selbst erkannt wurden oder ohne positive Sachkenntnis bei gewöhnlicher Laienaufsicht erkannt werden könnten, mufs er aufserdem vertreten.

Mit derselben Beweislast in betreff des Klaggrunds und der Exkulpation kann der Befrachter endlich auch Ersatz des Schadens fordern, wenn das Schiff zwar seetüchtig hergestellt wurde, aber dadurch schadenbringende Verzögerung oder Unterbrechung der Reise eintrat (Lyon-Caën Nr. 669). Sein Anspruch ist in diesen Fällen nicht durch § 611 beschränkt, er kann sein volles Interesse liquidieren. Ist trotz mangelnder Seetüchtigkeit die Reise wirklich angetreten, so sind dagegen — abgesehen von Delikten des Verfrachters — die entstehenden Ersatzansprüche wegen Verlustes oder Beschädigung nach den Regeln der §§ 606, 611 zu beurteilen.

3. Wegen Verletzung der nach Nr. 1 lediglich dem Schiffer als solchem obliegenden Pflichten ist dem Befrachter an sich kein Rücktritt gestattet. Verzögert der Schiffer selbst aber wegen fehlender Ausrüstung u. s. w. die Reise, so kann diese Verzögerung Grund zum Rücktritt sein (vgl. § 637). Wegen des abweichenden englischen Rechts vgl. N. 3. Jedoch mufs naturgemäfs die Reinigung des Schiffes jeder Abladung vorhergehen, soweit es die Natur der Ladung fordert.

4. Es kann aber aus der Natur der Ladung oder aus ausdrücklicher Abrede sich eine Erweiterung der Anforderungen an das Schiff über das gesetzliche Mafs hinaus ergeben. Gewisse Ladungen können nur in besonders geeigneten Schiffen befördert werden. Wird die Beförderung einer solchen Ladung in klarer Kenntnis dieser ihrer Eigenart übernommen, so ist nach dem Grundsatz von Treu und Glauben anzunehmen, dafs dafür die stillschweigende Zusage erteilt wird, dafs das Schiff auch wirklich dazu geeignet sei (vgl. Regel 2 der „Befrachtungsregeln der Londoner Konferenz 1893“ in Anh. z. dies. Abschnitt)[5]). Ist dies nicht der Fall, so entsteht

---

schaften, welche im Inland Geschäfte treiben, müssen hier zur Deckung der Inländer Kautionen bestellen. Eine gleiche Verpflichtung liegt zur Zeit den auswärtigen Klassifikationsinstituten nicht ob, obwohl die Zahl der von ihnen klassifizierten deutschen Schiffe sehr grofs ist, vgl. Bd. I S. 325 N. 3.

5) Beispiele: Es wird die Beförderung von Petroleum ohne Gefäfse übernommen, wozu nur Tankdampfer geeignet sind; es wird die Beförderung von frischem Fleisch aus Amerika nach Europa übernommen, wozu nur Schiffe mit besonderen Refrigerationseinrichtungen geeignet sind; es wird die Beförderung von Ochsen übernommen, wozu nur solche Schiffe geeignet sind, die nicht infiziert sind, also z. B. nicht solche, in denen kurz vorher andere Ochsen befördert wurden, die an der Maul- und Klauenseuche erkrankten, vorausgesetzt, dafs sich die Ansteckungsgefahr nicht durch blofse Reinigung und Desinfektion beseitigen läfst; es wird die Beförderung von Thee übernommen, wozu solche Schiffe nicht geeignet sind, die kurz vorher Petroleum oder ähnliche stark riechende Ladung hatten (vgl. den Fall Hans. XVIII Nr. 87). In allen diesen Fällen liegt Mangel einer vertragsmäfsigen Eigenschaft des Schiffes vor, sobald ein Schiff gestellt wird, das nicht ledig-

ganz dieselbe Rehtslage wie wenn ausdrücklich die Herstellung besonderer Einrichtungen des Schiffs im Interesse der Ladung bedungen ist, so wenn garantiert ist, dafs das Schiff zum Transport besonderer (z. B. trockener Güter) geeignet sei oder wenn eine bestimmte Fahrgeschwindigkeit (Hans. XXI Nr. 102) oder Tragfähigkeit[6]) des Schiffs oder das Vorhandensein einer bestimmten Klasse zugesagt ist[7]). Bei Nichtgewährung solcher

---

lich durch Ergänzung der Ausrüstung oder Reinigung (also durch Handlungen des Schiffers als solchen) vertragsmäfsig hergestellt werden konnte. Falsch ist es, in einem solchen Fall von fehlender relativer Seetüchtigkeit zu sprechen, da hier eine Seegefahr nicht in Frage steht (vgl. Bd. I S. 324). Verfrachter haftet also nicht, wenn er die betreffende Eigenart der Ladung nicht klar erkannt hatte (vgl. Text). In solchem Fall kann aber mangelnde Willenseinigung vorliegen und aus diesem Grund Abladung verweigert werden. Im übrigen ist den Ausführungen des O.L.G. in dem Urteil vom 6. März 1897 (Hans. XVIII Nr. 87) beizustimmen. Ähnliche Rechtslage ergiebt sich, wenn in dem Schiff bereits andere Güter geladen sind, welche das noch neu zur Beförderung übernommene Gut schädigen würden. Hat das Schiff schon Petroleum eingenommen, so kann es nicht noch Thee beiladen u. s. w. Endlich liegt ein Vertragsbruch des Verfrachters vor, wenn er solche schädlichen Güter nach Einnahme jener einladet, z. B. nach Einnahme von Thee noch Petroleum, vgl. Abbott p. 386, 387; Maclachlan p. 389; Carver p. 89. In England spricht man solchenfalls von *fitnesse* (des Schiffes) *for the cargo,* die man bisweilen mifsbräuchlich der *seaworthiness* beirechnet.

6) Eine solche Garantie liegt noch nicht vor in der blofsen Beschreibung des Schiffs nach seinem Raumgehalt, namentlich nicht in der Angabe seiner amtlichen Vermessung, welche seine wirkliche Tragfähigkeit für die bestimmte Ladung nicht erkennen läfst (vgl. Bd. I S. 118 ff., 338). Fehler in dieser Angabe sind daher der Regel nach nur Fehler in der Beschreibung des Schiffes, welche nur dann wesentlich werden können, wenn wirklich der Befrachter dadurch getäuscht und irrtümlich zum Abschlufs verleitet wurde. Wer volle Ladung verspricht, kann also nicht ohne weiteres zurücktreten oder die volle Beladung ablehnen, wenn das Schiff etwas gröfser ist, als in der Charter angegeben, Carver, sect. 261, Scrutton S. 106. Einige fremde Gesetze enthalten hierüber besondere Bestimmungen. Frankreich (Art. 289, 290), Belgien (Art. 73 und 74), Argentinien (Art. 1061) verpflichten — unbeschadet des Rechts zur Auflösung wegen wesentlichen Irrtums, Jacobs Nr. 320 — das Schiff zum Schadensersatz bei einer von der amtlichen Messung abweichenden Angabe, wenn der Fehler in der Angabe, verglichen mit dem reellen Tonnengehalt, ein Viertel übersteigt; ähnlich Holland (Art. 459), Finnland (Art. 84), mit Licenz bis ein Zehntel Italien (Art. 562), Portugal (Art. 542) ohne solche Licenz. Spanien (Art. 669) und Mexico haben noch speciellere Bestimmungen. Eine wirkliche Garantie liegt aber dann vor, wenn der Verfrachter zusichert, dafs das Schiff eine bestimmte Quantität gewisser Güter, z. B. 3100 Tons Schwergut (worunter natürlich nicht zu rechnen ist, was das Schiff selbst an Kohlen u. s. w. gebraucht, Hans. XXI Nr. 78) laden könne Dabei kann die Jahreszeit und der Ladeort (Tiefgang des Schiffes) erheblich sein, vgl. H.G.Z. II Nr. 310, Hans. XVII Nr. 18, R.O.H G.Entsch. Bd. IV Nr. 87, R.G.Entsch. Bd. VII Nr. 1, Carver, sect. 141, 141a.

7) Vgl. Entsch. R.O.H.G. Bd. 21 S. 160, H.G.Z. X Nr. 31, Hans. XI Nr. 28; Abbott p. 242; Carver S. 140; Scrutton S. 61. Garantie einer bestimmten Klasse giebt dem Befrachter nur dann das Recht, die Beladung zu verweigern, wenn das Schiff bei Abschlufs des Frachtvertrags die Klasse nicht hatte, es sei denn, dafs mehr garantiert war. Ob es mit Recht damals die Klasse hatte, ist (abgesehen von Arglist des Reeders) unerheblich

ausdrücklichen oder aus dem Inhalt des Vertrages sich ergebenden Zusagen ist auch gegenüber Schadensersatzansprüchen eine Exkulpation dem Verfrachter nicht nach den Vorschriften des § 559 gestattet. Es sind die allgemeinen Grundsätze über Gewährung von Zusagen bei Werkverträgen anzuwenden (vgl. §§ 634, 635 B.GB., Aspinall VII p. 311). Die allgemeinen Bezeichnungen des Schiffs in den Chartepartien, als „wohlbeschaffen, dicht, fest u. s. w." können als besondere Zusage nicht gelten, vgl. Carver, sect. 144.

5. Der Verfrachter kann andererseits durch Klauseln des Frachtvertrages seine gesetzliche Haftung beschränken[7a]). Nach dem früheren Recht nahm die Praxis an, dafs solche Klauseln zulässig seien, soweit dieselben nicht die Haftung für eigenen Vorsatz (dolus) und eigenes grobes Versehen des Verfrachters betreffen und die Möglichkeit für den Befrachter bestehen bleibt, sich gegen die Nachteile der Nichthaftung des Verfrachters durch Versicherungsnahme zu decken (vgl. l. 23 de R. J. Dig. 50, 17; R.O.H.G.Entsch. Bd. 25 S. 181; R.G.Entsch. Bd. 11 S. 110, 20 S. 116, 25 S. 107; Jur. Wochenschrift 1896 S. 207 Nr. 28, 1898 S. 512 Nr. 41; Hans. XVII Nr. 51). Nach den §§ 276 Abs. 2, 278 B.G.B. bleibt nur die eine Schranke bestehen, dafs die Haftung wegen eigenen Vorsatzes dem Verfrachter nicht im voraus erlassen werden kann. Bei Handelsgesellschaften oder Reedereien treten dabei die gesetzlichen oder satzungsmäfsigen Generalvertreter (Vorstand, Korrespondentreeder) rechtlich an die Stelle des Einzelnverfrachters. Von der Haftung für Handlungen und Unterlassungen aller Hülfs-

---

(anders anscheinend Hans. XI Nr. 28), ebenso ob es dieselbe bis zur Beladung ohne Schuld, z. B. durch Zeitablauf verloren hatte, oder später während der Frachtreise verlor. Ist das Schiff beladen, obwohl es bei Abschlufs die garantierte Klasse nicht hatte (im Vertrauen auf die Garantie), und tritt nun auf der Reise Schaden ein, so trifft dieser nicht unbedingt den Verfrachter; er mufs dann nur beweisen, dafs der wirkliche Zustand des Schiffes zur Zeit der Beladung der Klasse entsprach, d. h. dafs das Schiff denjenigen Grund von Seetüchtigkeit besafs, der in der Klasse ausgedrückt ist, welcher Beweis stets dann vorliegt, wenn die Klasse — die nur durch Zeitablauf suspendiert war — inzwischen auf Grund neuer Besichtigung ohne neue Reparatur wieder hergestellt ist. Auch diesem Beweis entgeht er dann, wenn die Abladung thatsächlich nicht im Vertrauen auf die Garantie der Klasse, sondern in Kenntnis des Verlustes der Klasse oder auf Grund anderweitiger sachverständiger Bescheinigungen stattfand, zumal wenn neben der Garantie der Klasse die Beschaffung solcher vor der Beladung bedungen war und der Verfrachter annehmen konnte, dafs das Schiff — obwohl die Zeit, für welche es die Klasse hatte, schon abgelaufen war — dieselbe durch neue Besichtigung wieder erhalten würde. In solchen Fällen mufs der Befrachter wie sonst (vgl. Text Nr. 2) die Seeuntüchtigkeit beweisen. Hat der Befrachter wegen Fehlens der garantierten Klasse höhere Versicherungsprämie zahlen müssen, so ist ihm dieser Schaden jedenfalls zu ersetzen, wenn die Klasse bei Abschlufs nicht vorhanden war.

7a) Um Wiederholungen zu vermeiden, wird hier die Zulässigkeit der Klauseln allgemein — nicht blofs rücksichtlich der Seetüchtigkeit — erörtert, s. jedoch die besonderen Vorschriften der §§ 652—658, vgl. über die Klauseln zur Beschränkung der Haftpflicht aus § 606 Bem. Nr. 6 zu § 606.

organe (Schiffsbesatzung und auf dem Lande thätiger Organe) ist sowohl nach neuem wie alten Recht Freizeichnung möglich. Es wird künftig (d. h. der Theorie nach) der Verfrachter auch die Haftung für Seeuntüchtigkeit bei Antritt der Reise vertragsmäfsig ablehnen können, sobald er selbst von dieser wenn auch grobfahrlässig keine positive Kenntnis hatte. Der einzige Schutz der Befrachter bliebe dann teils die persönliche Haftpflicht und öffentliche Kontrolle der Schiffsführer (§§ 511, 512 ff., Bd. I S. 305, 308 ff., 317 ff.)[8]), teils das eigene Interesse der Reeder an Erhaltung ihres Schiffs und ihres Betriebes. Die Befrachter finden aber ihrerseits Versicherung der Ladung selbst bei den ihr Risiko erhöhenden Klauseln, während die Cascoversicherer Schäden aus der Haftung der Reeder für ihre Angestellten — abgesehen von dem Fall der Schiffskollision — in der gewöhnlichen Cascoversicherung nicht mit versichern, worüber das Nähere im Versicherungsrecht (vgl. Hans. VII Nr. 39). Beschränkungen der Befreiungsklauseln pflegen die Frachten zu erhöhen und die Versicherungsprämien entsprechend zu erniedrigen. Die Zulassung der Klauseln setzt die Frachten herunter und erhöht die Prämien (vgl. R.G.Entsch. Bd. 20 S. 116 ff.)[9]). Das Resultat bleibt daher

8) Die Haftung des Schiffers als solchen berühren die bisherigen Klauseln nicht, vgl. Voigt, Zum See- und Versicherungsrecht S. 35 ff. Er unterzeichnet für den Reeder. Will er seine eigene Haftung — Vorsatz ausgenommen § 276 B.G.B. — beschränken, so müfste dies in besonderen Erklärungen geschehen. Dagegen hat in England der *court of appeal* in einem Urteil vom $\frac{\text{23. März}}{\text{4. Mai}}$ 1898 (Aspinall VIII p. 378) angenommen, dafs der Schiffer sich durch die gewöhnliche Negligenz-Klausel („*barratry and neglect of master . . . in navigating excepted*") auch persönlich von Ansprüchen aus schuldhafter (nicht vorsätzlicher) Navigation frei zeichne. Sei er gleichzeitig Mitreeder oder Teilhaber des Schiffes, so sei er nur als solcher nicht geschützt wegen Fehler, die er aufserhalb der Navigation als Reeder begangen habe. Das Urteil ergiebt, dafs man auch in England Freizeichnung von der Haftung wegen eigenen Vorsatzes nicht für zulässig hält. Vgl. im übrigen in betreff ausländischen Rechts Bd. I S. 52 N. 43.

9) Die Klauseln, welche durch die grofse Ausdehnung des Dampfschiffsverkehrs, namentlich mit Stückgütern, hervorgerufen sind, sind von verschiedenen Seiten angefochten worden, und es ist ein gesetzgeberisches Einschreiten durch Einführung ähnlicher Beschränkungen der Vertragsfreiheit wie im Eisenbahnverkehr (vgl. H.G.B. § 471) gefordert, in Deutschland namentlich von Voigt in den Verhandlungen des 17. deutschen Juristentages, und Lewis, Die neuen Konnossementsklauseln 1885, während andererseits die *association for the reform and codification of the law of nations* sich in mehreren Tagungen (namentlich Liverpool 1882, Hamburg 1885, London 1893) versuchte, durch Kompromisse einheitliche Regeln festzustellen. In den Seerechtskongressen von Antwerpen (1885) und Brüssel (1888) wurde die Frage, ob die Gesetzgebung einschreiten solle, sehr lebhaft diskutiert und bejaht. Man ging dabei aus von den in der Tagung der *association for the reform and codification of the law of nations* zu Hamburg 1885 beschlossenen Regeln (s. *Report of the twelfth conference pag. 165*), die in dieser Fassung nicht praktisch geworden, sondern nur in amendierter Form — wie im Anhang zu diesem Abschnitt abgedruckt — von den hanseatischen Reedereien acceptiert sind und

häufig für den Befrachter dasselbe. Festzuhalten sind aber folgende Sätze:

a. Völlig unbestimmten Klauseln, wie z. B. einer Klausel „not liable for any loss, detriment or damage to any goods, which are capable of being covered by insurance“ ist jede Rechtswirkung zu versagen (anders Hans. XV Nr. 12 O.L.G. Hamburg 2. Dez. 1893 und englische Praxis Carver sect. 105, vgl. jedoch Abbott p. 478).

b. Die allgemeinen, bei allen Verfrachtungen gewisser Reedereien oder gewisser Reisewege üblichen Klauseln sind dem Grundsatz von Treu und Glauben gemäfs (§ 157 B.G.B.) bei irgend welcher Unklarheit oder Zweideutigkeit gegen die Reedereien, welche dieselben einführen, auszulegen, ähnlich wie die allgemeinen Bedingungen der Versicherungsgesellschaften vgl. Urteil des Reichsgerichts vom 6. Juli 1898, Jur. Wochenschr. 1898 S. 512 Nr. 41, Scrutton p. 11, Aspinall VIII p. 5.

c. Da die Seetüchtigkeit bei Antritt der Reise die Grundlage der ganzen Befrachtung ist und die allgemeine Tendenz dieser

---

vielfach benutzt werden. Die Regel 1 Satz 1 der nicht amendierten Beschlüsse betrifft die Verpflichtung, ein seetüchtiges Schiff zu liefern, sowie die wesentlichen, in den §§ 513, 514 H.G.B. dem Schiffer auferlegten Pflichten vor Antritt der Reise einschliefslich der Stauung, ferner die Verwahrung, Behandlung der Ladung auf der Reise und deren Ablieferung. Dieselbe erklärt den Verfrachter in betreff dieser Pflichten unbedingt verantwortlich (Regel 2 nimmt jedoch verborgene Fehler am Schiff aus). Beide Kongresse fafsten mit dieser Regel konforme Beschlüsse. In betreff aller nautischen Fehler des Lotsen, Schiffers, der Seeleute oder anderer Angestellter des Reeders erklärt Regel 1 Satz 2 der nicht amendierten Beschlüsse dagegen die Reeder nicht haftbar im Fall eines „*errors in judgment*“, in allen anderen Fällen aber haftbar. Die Kongresse entschieden sich in diesem Punkt dafür, dafs die Freizeichnung nur zulässig sein solle wegen leichter Fehler, also nicht wegen Vorsatzes und grober Versehen (*faute lourde*). Anträge, Freizeichnung wegen „*error in judgment*“ zuzulassen, wurden abgelehnt (vgl. *Actes du congrès d'Anvers* p. 159 ff., 413, *Bruxelles* p. 314 ff., 416). Der Kongrefs zu Brüssel beschlofs ferner noch, dafs dem Verfrachter und dem Schiffer verboten sein solle, sich von den Folgen eigener Fehler freizuzeichnen (vgl. Art. 3 der Beschlüsse *Actes* p. 416) Die im Anhang abgedruckten hanseatischen Frachtbedingungen schliefsen die Haftung für nautische Fehler der Angestellten gänzlich aus. Günstiger noch für die Reeder sind die auf der Tagung der genannten Association zu London 1893 beschlossenen Frachtbedingungen (vgl. im Anhang zu diesem Abschnitt). Courcy, *Questions maritimes* IV p. 434 ff.; Lyon-Caën Nr. 747; Sieveking (Reports der gen. Association von 1893) sprechen sich gegen Beschränkung der Vertragsfreiheit aus; Courcy will nur Ausschlufs der Haftung für eigenen Vorsatz und eigenes grobes Versehen nicht zulassen. Mit Recht weist er darauf hin, dafs es ebensowenig gegen die öffentliche Ordnung verstofse, seine Haftung wegen eigener Fehler oder Fehler von Angestellten abzulehnen, wie sich gegen solche Fehler zu versichern (Haftpflichtversicherung). Ein gesetzgeberisches Einschreiten hat nur in Nordamerika stattgefunden. Das im Anhang zu diesem Titel abgedruckte nordamerikanische Bundesgesetz vom 13. Februar 1893 (Harter-Act.) adoptiert im wesentlichen die hanseatischen Bedingungen und erklärt jede weitere Einschränkung der Haftpflicht für null und nichtig.

Klauseln doch nur dahin geht, das Risiko irgend welcher aufsergewöhnlicher nicht voraus zu sehender Ereignisse auf der Reise den Reedern abzunehmen, so können Schäden, die lediglich aus mangelhafter Beschaffenheit des Schiffes bei Antritt der Reise entstehen, nur dann als ausgenommen gelten, wenn dies in den Klauseln mit klaren und dürren Worten gesagt ist[10]. So auch Carver sect. 102, Scrutton p. 72, Desjardins III Nr. 793.

---

10) Vgl. N. 9 und die zutreffende, durch Mitteilung aus den Verhandlungen der *association for the reform and codification of the law of nations* belegte Ausführung des O.L.G. Hamburg in dem Urteil vom 2. Mai 1894 in Hans. XV Nr. 45. Es ist daher auf solche Schäden zu beziehen weder die Freizeichnung von der Haftung für „*accidents of navigation*", noch die gewöhnliche auf die Nichthaftung für Fehler der Schiffsbesatzung und anderer Organe sich beziehende Negligenzklausel (vgl. Bem. Nr. 6c zu § 606), selbst wenn darin nicht blofs Fehler in der Navigation und Handhabung (*management*), sondern auch sonst im Betriebe (*employment*) genannt werden, vgl. H.G.Z. XI 120/183 (R.O.H.G.), Hans. XII Nr. 26, XIII Nr. 20, XVI Nr. 115, Hans. XVIII Nr. 62, R.G.Entsch. Bd. 25 S. 106, 107, noch die Freizeichnung *free fordamage from boilers steam or machinery or their appartenances or from the consequence of any damage or injury hereto* (vgl. das Urteil des R.G. vom 4. März 1891 in Hans. XII Nr. 81), welche und ähnliche Klauseln voraussetzen, dafs bei Antritt der Reise alles in ordnungsmäfsigem Zustand sich befand. Häufig wird auch diese Auffassung geradezu in den Klauseln bestätigt, z. B. durch den Zusatz: „*all the above exceptions are conditional on the vessel being seaworthy when she sails on the voyage*", Bolze XVIII Nr. 415. Klauseln, welche direkt die Seetüchtigkeit betreffen, sind: „*but any latent defect in machinery shall not be considered unseaworthiness, provided the same do not result from want of due diligence of the owners or any of them, or the ships husband or manager*", ähnlich: „*free for damage from unseaworthiness of the vessel*" (oder: „*from defects whatsrever in the hull machinery or equipment at the commencement of the voyage*"), „*provided all reasonable means have been taken to provide against the same*". Vgl. auch die Regel 3 der Londoner Konferenz (im Anhang dieses Abschnitts). Diese Klauseln (s. Scrutton p. 72) gehen über das, was bei uns nach dem neuen H.G.H. gesetzlich gelten wird, nicht hinaus. Dagegen geht ein von der englischen *National Steam Ship Co.* (s. Scrutton a. a. O.) angewandtes Formular weiter: „*In accepting this bill of lading the shipper expressly agrees that the steamer is seaworthy and reasonably fit for the carriage of the cargo . . . at the time of starting on the voyage and under no circumstances is such seaworthiness or fitness to be questioned*". Der unterstrichene Zusatz schneidet aber auch hier nicht den Beweis, dafs das Anerkenntnis irrtümlich war, ab. Anders, wenn ausdrücklich bedungen ist, dafs der Ablader selbst vor Beladung eine Besichtigung vornehmen solle und Reparaturen fordern könne. In diesem Fall kann nach vorbehaltloser Abladung nur im Fall eines *dolus* des Befrachters Ersatz gefordert werden, H.G.Z. II Nr. 75. Handelt es sich um ein nach englischer Anschauung auszulegendes Konnossement, so mufs dabei stets der N. 3 erwähnte weitere Begriff der *seaworthiness* berücksichtigt werden. Ein solches Konnossement wird also häufig die Haftung der Reeder mit denselben Worten weniger beschränken, als ein unter deutschem Recht stehendes. Man wird namentlich in Deutschland ganz allgemeine Negligenzklauseln (die nicht blofs die Navigation betreffen, z. B. wenn es heifst *in navigating or otherwise* Hans. X Nr. 37) auf alles beziehen müssen, was nicht gesetzlich der Verfrachter als solcher zu prästieren hat, also auch auf Ausrüstung, Verproviantierung, Bemannung und Stauung, welche Dinge nach englischer Auffassung (Stauung jedoch nur teilweise, vgl. N. 3) auch der Verfrachter als *seaworthiness* prästieren mufs, also nicht unter die allgemeine

Die Verpflichtung aus stillschweigenden oder ausdrücklichen Zusagen (oben Bemerkung Nr. 4) werden natürlich durch die generellen Klauseln nie beschränkt (vgl. Aspinall VII p. 311, 366).

Wie sich die Beweislast bei den Befreiungsklauseln gestaltet, siehe Bemerkung Nr. 7 zu § 606.

§ 560.

Der Schiffer hat zur Einnahme der Ladung das Schiff an den vom Befrachter oder, wenn das Schiff an Mehrere verfrachtet ist, von sämmtlichen Befrachtern ihm angewiesenen Platz hinzulegen.

Erfolgt die Anweisung nicht rechtzeitig oder wird nicht von sämmtlichen Befrachtern derselbe Platz angewiesen oder gestatten die Wassertiefe, die Sicherheit des Schiffes oder die örtlichen Verordnungen oder Einrichtungen die Befolgung der Anweisung nicht, so hat der Schiffer an dem ortsüblichen Ladungsplatz anzulegen.

1. § 560 korrespondiert mit den Vorschriften des § 592 in betreff der Löschung, die daher in den nachfolgenden Bemerkungen grofsen Teils mit ihre Erläuterung finden.

2. Damit das Schiff die Einnahme der Ladung fordern kann, mufs es sich zunächst in dem Hafen befinden, in welchem nach Vertrag die Ladung geschehen soll (Abladungshafen) oder sich dorthin begeben. Dieser Hafen wird entweder durch den Frachtvertrag von vornherein bestimmt[1]) oder es behält sich der Be-

---

Klausel fallen. — Es ist durchaus zu wünschen, dafs bei einer Reform unserer Gesetzgebung diese Ungleichheit verschwindet und der Umfang der Pflichten des Verfrachters als solchen so festgestellt wird, wie im englischen Recht (vgl. N. 3), womit auch die Anschauungen unserer Handelskreise übereinstimmen (vgl. die Hamburger Regel 1 in N. 8).

1) Ist der benannte Ort überhaupt kein Hafen, in dem Schiffe anlegen können, so kann der Sinn des Vertrags der sein, dafs in dem für diesen Ort geltenden nächsten Hafen zu laden ist, vgl. H.G.Z. VIII Nr. 50, wenn nicht, ist die Leistung im Sinn des § 305 B.G.B. unmöglich, also der Vertrag nichtig. Kann das Schiff den benannten Hafen nicht erreichen, weil sein Tiefgang es bei gewöhnlichem Hochwasser nicht gestattet, hineinzugehen oder doch mit bedungener Ladung wieder herauszugehen, sei es, dafs der Hafen selbst zu seicht ist oder dafs auf dem Weg aus See in den Hafen seichte Sandbänke (Barren) oder seichte Kanäle oder Flufsläufe liegen, so liegt ebenfallls (wenigstens nach der Regel des § 565 H.G.B.) Unmöglichkeit der Erfüllung vor. Über Ersatzpflicht entscheidet das bürgerliche Recht, also § 307 B.G.B. Ist der Wasserstand dagegen nur vorübergehend so niedrig, so mufs das Schiff an sich die Beseitigung der vorübergehenden Störung abwarten (vgl. jedoch § 637 mit Bem. in betreff des Einflusses dieses oder anderer vorübergehender Hindernisse, wie z. B. Eis). Ist es aber in derartigen Häfen Usanz, dafs die Schiffe auf der Reede oder in einem Vorhafen durch Leichter ganz oder teilweise Ladung erhalten (resp. löschen), so wird diese in der Regel mafsgebend sein, auch hinsichtlich der Frage, wer die Leichterkosten zu tragen hat (vgl. Bem. Nr. 6 zu § 568). Hat sich das Schiff nur beschränkt verpflichtet, in dem Hafen X *or so near unto as she safely may get always afloat* zu laden, so bedeutet dies, dafs das Schiff nur so weit zu gehen braucht, dafs es beladen wieder die See erreichen kann. Jedoch kommen auch hier vorübergehende Hindernisse

frachter, wenn das Schiff erst eine Ballastreise machen soll, um die Ladung zu holen, die spätere Wahl desselben innerhalb eines gewissen Gebiets vor, die dann meistens durch Order in einem sogenannten Orderhafen erfolgen soll, den das Schiff unterwegs anlaufen mufs[2]). Ist die Wahl vorbehalten, so darf auch, wenn es nicht besonders bedungen ist (was aber meistens geschieht) nur ein sicherer Hafen (safe port) benannt werden, in welchem das Schiff weder aus politischen Gründen (Krieg, Unruhen, Blockade), noch infolge ungenügenden Schutzes gegen Wind und Wetter, noch endlich infolge ungenügender Wassertiefe Gefahr läuft. In letzterer Beziehung darf, auch wenn die Klausel wie in N. 1 a. E. lautet, nur ein solcher Hafen benannt werden, in dem das Schiff

---

nicht in Betracht. Nach englischer Auffassung trägt solchenfalls der Befrachter (Ablader) die Leichterkosten, welche durch Zuführung oder Kompletierung der Ladung erwachsen. Ist das Schiff aber trotzdem in den Hafen gegangen und hat Ladung genommen, so hat es auf eigene Kosten zu leichtern, wenn dies sich doch noch als nötig herausstellt, damit das Schiff den Hafen verlassen kann. Bisweilen wird auch bedungen, dafs das Schiff im Hafen zu laden habe, so lange es *always afloat* bleibe, den Rest aufserhalb, vgl. Scrutton p. 85; Abbott p. 394, 530; Carver, sect. 225, 226, 449, 455; Aspin. VII p. 29. Nach der in den deutschen Hafenstädten vertretenen Auffassung der gleichen Klausel bei der Löschung (vgl. Bem. Nr. 1 zu § 592) würden dagegen die Leichterkosten stets dem Schiff zur Last fallen. Häufig wird auch bei Wahlhäfen die hier erwähnte Beschränkung hinzugefügt, z. B. *„to proceed to a safe port between Havre and Hamburg or so near unto as she safely may get"*.

2) Es wird vorausgesetzt, dafs die Order entweder in einer bedungenen oder den Verhältnissen angemessenen Frist erteilt wird. Wird die Order hierüber hinaus verzögert, so ist das Schiff zum weiteren Warten nicht verpflichtet, falls dies nicht (unter Zubilligung von Liegegeld) bedungen ist. Wartet es also länger, so kann es dafür besondere Entschädigung nicht fordern. Wird aber, während das Schiff weiter wartet, noch Order erteilt und angenommen, so mufs das Schiff auch wegen des verlängerten Aufenthalts entschädigt werden, da solchenfalls der Befrachter die Offerte des Schiffs, noch weiter warten zu wollen, angenommen hat, und dies nur gegen die Pflicht angemessener Vergütung geschehen konnte. Als eine solche kann mindestens das im Orderhafen usanzmäfsige oder das für diesen Hafen bedungene Liegegeld gefordert werden, weitere Ersatzansprüche wird der Schiffer nur dann haben, wenn er sich solche vorbehält, bevor die Order erteilt und angenommen wurde, vgl. § 570 Bem. Nr. 3. Der Schiffer hat sich im Orderhafen nach Order nur bei den Post- und Telegraphenämtern oder dem ihm benannten Adressaten zu erkundigen. Findet er dort keine Order vor, so ist er nicht verpflichtet, dem Befrachter Anzeige zu machen, um ihn in Verzug zu setzen, vgl. Scrutton Art. 35, Carver, sect. 224, 447, R.G.Entsch. Bd. 9 Nr. 8 und die dort citierten englischen Werke. Ist Verfrachter hiernach in Verzug, so kann der Schiffer nach fruchtloser Mahnung des Adressaten oder Befrachters selbst den Hafen wählen (§ 264 Abs. 2 B.G.B.). Kann das Schiff widriger Winde halber den Orderhafen zeitweilig nicht erreichen, so kann es nicht, um Zeit zu sparen, einen nahen anderen Hafen anlaufen und sich von dort aus im Orderhafen erkundigen. Es würde dies eine Deviation sein (vgl. § 556 Bem. Nr. 2 N. 4). Thut es dies dennoch, so handelt es auf eigene Gefahr. Erhält es aber auf diesem Wege die Order, so wird man ihm die Hafenkosten (falls nicht höher als im Orderhafen) nicht absprechen können, falls kontraktlich Befrachter (anders Gesetz § 621) dieselben zu tragen hat, H.G.Z. II Nr. 298.

voll beladen werden und den es trotz des durch diese Beladung vermehrten Tiefgangs ungehindert verlassen (bei Löschung: voll beladen erreichen) kann. Häfen, in oder vor denen Leichter usanzmäfsig benutzt werden (Not. 1) sind also nicht *safe*, Urt. der Queens Bench vom 31. März 1896, Aspin. VIII p. 151 ff. Auch sind nur die normalen Wasserstandsverhältnisse mafsgebend, Carver, sect. 226, 449, 450, 457 (anders O.L.G. Hamburg in Urteilen vom 30. Januar 1891 Hans. XIII Nr. 21 und 25. Mai 1900 Hans. XXI Nr. 100, wo Harburg als *a safe port* angesehen wird, obwohl dieser Hafen für das Schiff erst bei ungewöhnlich hohem Wasserstand beziehentlich nach Leichterung von 40 bis 45 % erreichbar war). Hat das Schiff die Order ohne Vorbehalt angenommen, so entsteht dieselbe Rechtslage, als wenn dieser Hafen von vornherein vereinbart war (B.G.B. § 263 Abs. 2). Als Annahme wird regelmäfsig schon der Antritt der Reise dorthin gelten können. Hat das Schiff die Order unter Vorbehalt (Protest) angenommen, so wahrt es dadurch seine Rechte auf Ersatz der Mehrkosten (vgl. R.G.Entsch. Bd. 36 S. 187 ff.)[3]).

3. Hat sich der Verfrachter bei Annahme eines Abladungshafens im Irrtum darüber befunden, dafs der Hafen in dem unter Nr. 2 erörterten Sinn für das Schiff „sicher" (safe) sei, so kann es seine Erklärung nach § 119 Abs. 2 B.G.B. wegen Irrtums anfechten, also die Ladung in diesem Hafen verweigern[3a]). War im Vertrag von vornherein dieser Hafen festgesetzt, so ist damit der ganze Vertrag ungültig. War dem Befrachter das Wahlrecht eingeräumt, so kann der Verfrachter neue Wahl fordern. Jedoch hat er in solchen Fällen nach Vorschrift des § 122 B.G.B. dem Befrachter für getroffene Vorbereitungen Ersatz zu leisten (negatives Vertragsinteresse), wenn diesem die mangelhafte Beschaffenheit des erstgewählten Hafens ohne Schuld nicht bekannt war. Umgekehrt kann er, wenn der Befrachter wufste oder den Umständen nach wissen mufste, dafs der Hafen nicht sicher sei und ihn trotzdem veranlafste, die Reise dorthin zu unternehmen oder weiter fortzusetzen, seinesteils für diese unnützen Aufwendungen Ersatz fordern, falls ihn selbst kein Verschulden trifft (Bolze XVII Nr. 431, 432). Ist der Hafen erst später (im ersten Fall nach Abschlufs des Vertrages, in letzterem Fall nach Annahme der Order) unsicher (unsafe) geworden, so kann ein Fall nachfolgender Unmöglichkeit der Erfüllung vorliegen, worüber siehe Bemerkung Nr. 2 zu § 628.

---

3) Nach der bei Desjardins III p. 569 referierten französisch-belgischen Praxis mufs der Befrachter, der einen Hafen gewählt hat, der Leichterung nötigmacht, z. B. Gent, unter allen Umständen die Leichterkosten tragen, andererseits darf der Schiffer einen solchen Hafen auch nicht ablehnen.

3a) Auch bei der Klausel N. 1 a. E., falls der Zusatz: *or so near unto* u. s. w. das Schiff (wie nach deutscher Auffassung) nicht von etwaigen Leichterkosten befreit, anders wenn es (wie nach englischer Auffassung) dadurch vor solchen Kosten geschützt wird. Letzterenfalls wäre der Irrtum unwesentlich, vgl. Carver, sect. 457.

4. Der Ladungsplatz innerhalb des Hafens kann schon in dem Frachtvertrag vereinbart sein vgl. unten Nr. 5 a. E. oder wegen der Beschaffenheit der Ladung zwingend durch örtliche Verordnungen bestimmt sein. Über letztere Fälle s. unten Nr. 6. Ist beides nicht der Fall, so tritt zunächst das Wahlrecht des Befrachters ein, welches von mehreren Befrachtern gemeinschaftlich ausgeübt werden mufs. Dieses Wahlrecht ist an Beschränkungen geknüpft, welche auch bei einem vertragsmäfsigen Wahlrecht („Ladungsplatz nach Wahl des Befrachters") gelten, weil dieselben der Natur der Sache entsprechen. Es mufs a. rechtzeitig ausgeübt werden, d. h. entweder schon vor der Meldung der Ladebereitschaft (vgl. § 567) oder gleich nach derselben, so dafs der Beginn des Ladens dadurch nicht verzögert wird (vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. 19 S. 290); b. es darf keines der im Absatz 2 des § 560 bezeichneten Hindernisse in der Beschaffenheit des Platzes vorhanden sein. Es darf c. grundsätzlich nur ein Ladungsplatz, nicht für einen Teil der Ladung dieser, für einen anderen Teil jener, angewiesen werden (Prot. S. 2675). Jedoch kann ein Zwang zum Wechsel des Platzes (namentlich im Fall mehrerer Empfänger) ortsüblich sein, wie z. B. in Memel und Elbing (s. Ortsgebräuche im Anh. d. Abschn.). Wird das Wahlrecht nicht rechtzeitig ausgeübt, so mufs der Schiffer an dem ortsüblichen Ladungsplatz anlegen. Thut er dies nicht ohne Verzug, so fällt dem Schiff die Verzögerung zur Last. Wenn die Befrachter aber nachträglich ihm doch noch einen Ladungsplatz anweisen und dabei eine Verzögerung nicht rügen, so mufs man annehmen, dafs sie mit der Zögerung des Schiffes einverstanden waren (R.O.H.G.Entsch. Bd. 19 S. 288). Wird das Wahlrecht rechtzeitig ausgeübt, so kann der Schiffer den Platz ablehnen, wenn eins der in Abs. 2 cit. gedachten Hindernisse vorliegt. In betreff der Wassertiefe kommt dabei namentlich auch in Betracht, ob dem Schiff beladen (wie bei dem Löschen, ob demselben leer unter Brücken) die Rückfahrt von dem Platz aus möglich sein würde (R.O.H.G.Entsch. Bd. 5 S. 372, R.G.Entsch. Bd. 15 Nr. 32) und es entscheiden hier die zeitigen Wasserstandsverhältnisse, selbst wenn solche nur vorübergehend so ungünstig sind. Wie weiter im Fall solcher Hindernisse zu verfahren s. Nr. 5. Ist das Schiff aus andern Gründen zeitweilig gehindert, den angewiesenen Platz zu erreichen, so ist zu unterscheiden, ob diese Gründe die von dem Schiff zu prästierende Thätigkeit, namentlich die Fahrt nach dem Platz, betreffen, z. B. Überfüllung im Hafen oder eine Feuersbrunst, welche diese Fahrt hindern oder solche, die in der Besonderheit des angewiesenen Platzes liegen, z. B. Platzmangel infolge von Überfüllung desselben mit andern Schiffen vgl. unten N. 5. Erstere treffen das Schiff, letztere treffen den Befrachter (Rechtsfolge unten Nr. 7) vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. 19 S. 286, 290, Bd. 15 S. 235.

Zur Anwendung von Sorgfalt bei Bestimmung des Anlegeplatzes ist der Befrachter gegenüber dem Schiff nur soweit ver-

pflichtet, dafs nicht schuldhaft das Schiff in eine dem Schiffer nicht erkennbare Gefahr gebracht (vgl. R.G.Entsch. Bd. 40, S. 301) oder zu einem späteren Wechsel des Anlegeplatzes infolge eintretender Unsicherheit desselben gezwungen oder zu fruchtlosen und kostspieligen Versuchen, denselben zu erreichen, veranlafst werden darf (vgl. § 573 N. 3).

5. Ist einer der im Abs. 2 des § 560 genannten Gründe vorhanden und zwar, soweit es sich um Mangel des angewiesenen Platzes handelt, in einer für die Schiffer erkennbaren Weise (vgl. R.G.Entsch. Bd. 40, S. 300), so mufs er an einem ortsüblichen Ladungsplatz anlegen[4]), sonst fällt ihm die Verzögerung zur Last. Das Anlegen an einem ortsüblichen Platz mufs der Verfrachter prästieren, zufällige Hindernisse entschuldigen ihn nicht, auch nicht wenn solche in den Verhältnissen des Platzes selbst liegen, der Schiffer mufs abwarten, bis dieselben beseitigt sind. Ist also z. B. der Wasserstand zeitweilig zu niedrig, als dafs das Schiff anlegen könnte, so mufs es besseren Wasserstand abwarten. Ist der Hafen zugefroren, so mufs er, falls keine Eisbrecher vorhanden sind und ortsüblich nur am Land geladen wird, Tauwetter abwarten. Ist der Platz von Schiffen überfüllt, so fällt diese Überfüllung zu Lasten des Schiffs[5]). Geht das Schiff aber so

---

4) War ihm einer unter mehreren ortsüblichen Plätzen angewiesen, so kann er wegen Vorhandenseins von Hindernissen diesen dennoch abweisen und einen ihm günstigeren wählen, vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. 5 S. 372. Ob der angewiesene Platz die Sicherheit des Schiffs gefährdet, hat er nur nach vernünftigem Ermessen mit Sorgfalt zu prüfen, er darf sich bei mangelnder eigener Kenntnis auf Atteste örtlicher Sachverständiger verlassen, R.G.Entsch. XV Nr. 32.

5) So auch direkt Obergericht Hamburg vom 8. Dezember 1871 H.G.Z. IV Nr. 285 und indirekt die später citierten Erkenntnisse des Reichsoberhandelsgerichts. Anders für die Binnenschiffahrt: Mittelstein, Binnenschiffahrtsgesetz S. 79, wo angenommen wird, dafs Platzmangel auch am ortsüblichen Platz die Lade-(Lösch-)Bereitschaft nicht ausschliefst. Das Binnenschiffahrtsgesetz weicht aber von dem Seerecht darin ab, dafs nach §§ 27, 46 der Frachtführer nur eventuell an einem ortsüblichen Platz anlegen „kann" und ferner durch die besondere Vorschrift der §§ 33 Abs. 2, 51 Abs. 2, wonach auf keinen Fall die Wartezeit abläuft, bevor eine der Lade- und Löschzeit gleichkommende Frist seit dem Tage, an welchem thatsächlich das Schiff den Lade- oder Löschplatz erreicht hat, verstrichen ist. Für das Seerecht den gleichen Grundsatz in betreff des Platzmangels hier zu statuieren (wie Lewis bei Endemann IV S. 138 will), ist unzulässig. Der Schiffer „mufs" an dem ortsüblichen Platz anlegen, und es gilt auch für die Vorbereitung der Ladung und Löschung der in den §§ 573, 597 H.G.B. zum Ausdruck gelangte Grundsatz, dafs jeder Teil den in seiner Person sich ereignenden Zufall zu tragen hat, vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. 19 S. 290, Bd. 17 S. 94. Will der Verfrachter sich gegen die Nachteile einer allgemeinen Überfüllung der Anlegeplätze schützen, so mufs er sich dies besonders bedingen (vgl. Text unten Bem. Nr. 8). Dafs der Befrachter (Empfänger) Platzmangel an dem von ihm angewiesenen Platz zu vertreten hat (Text Nr. 4), folgt daraus, dafs er die aus einer Besonderheit dieses angewiesenen Platzes entspringenden Nachteile zu vertreten hat, R.O.H.G. Bd. 19 S. 286, Bd. 17 S. 96, wie er auch in der Regel im stande sein wird, dort entstehenden Platzmangel (z. B. in dem eigenen Kanal, an dem eigenen

tief (wenn beladen), dafs es überhaupt wegen der örtlichen Verhältnisse des Hafens nicht am Land anlegen kann, so ist — selbst wenn sonst ortsüblich nicht auf freiem Wasser geladen wird und so tief gehende Schiffe nur selten den Hafen besuchen — anzunehmen, dafs für diese Schiffe der ortsübliche Ladungsplatz nicht in unmittelbarer Verbindung mit dem Land, sondern auf freiem Wasser ist, so dafs die Verbindung mit dem Land durch Leichter oder Stege herzustellen ist. Die Befrachter müssen also wie in allen anderen Fällen ihrerseits die Güter auf ihre Gefahr und Kosten bis an das Schiff liefern (§ 561), wenn nicht etwa entgegenstehende Ortsgebräuche vorhanden sind; vgl. Urteil des O.L.G. Hamburg v. 24. Juni 1891 (Hans. XIII Nr. 1 und Seuff. Archiv Bd. 48 Nr. 120, bestätigt vom R.G. 2. April 1892) Pöhls III 1 S. 474. In betreff einer möglichen Erweiterung der Lade- und Löschzeit in solchen Fällen siehe § 574 Bemerkung Nr. 2. Dagegen mufs das Schiff den Befrachtern die ihnen bei Lieferung der Ladung bis zum Schiff entstehenden Mehrkosten (Leichterlöhne) und Verluste erstatten, oder am Land die Güter übernehmen und auf eigene Gefahr und Kosten in das Schiff schaffen, wenn es sich zum Anlegen an einem bestimmten Platz von vornherein verpflichtet hat (oben Nr. 4) und diesen aus Gründen, die nicht der Befrachter verschuldet hat, nicht erreichen kann[6]). Über den Einflufs eines Irrtums bei Eingehung der Verpflichtung auf einen bestimmten Anlegeplatz gilt das oben Nr. 3 Gesagte.

Speicher, an dem eigenen Lagerplatz) rechtzeitig zu heben, bevor die Wartezeit verstreicht Wäre die Überfüllung an dem angewiesenen Platz nichts besonderes, sondern im ganzen Hafen (bei allen ortsüblichen Plätzen) vorhanden, so würde Befrachter dieselbe nicht zu vertreten haben (so Obergericht Hamburg a. a. O.). — Aber es ist zu beachten, dafs Platzmangel, den der Befrachter (Empfänger) verschuldet hat, ihm auch am ortsüblichen Platz zur Last fällt, also namentlich, wenn gerade er durch andere Schiffe, die er zu laden oder zu löschen hat, die Überfüllung verursacht (vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. 17 S. 93, 94). So auch im englischen Recht (Scrutton Art. 131). — Das Seerecht weicht auch darin vom Binnenschiff.Ges. ab, dafs der Schiffer nicht, wie nach diesem (§§ 27, 46), bei der Wahl des Anlegeplatzes das Interesse des anderen Teiles zu berücksichtigen hat. Er darf nur nicht einen solchen Platz wählen, an welchem dem anderen Teil die volle Beladung (Entlöschung) während der Lade- oder Löschzeit geradezu unmöglich ist, so lange ein anderer erreichbarer Platz, wo demselben diese möglich wäre, zu Gebote stand (vgl. §§ 307, 265 B.G.B.). Insoweit haftet der Schiffer für Anwendung von Sorgfalt (§§ 511, 512 H.G.B.) und somit auch der Reeder mit Schiff und Fracht (§§ 485, 486), vgl. N. 3 zu § 573.

6) Die englischen Juristen unterscheiden wie folgt: „*The implied undertaking to go to the usual place may be impossible of performance and if so, the shipowner is not bound by it*“, anders wenn „*the shipowner had expressly agreed to go to the quay, then he may be bound to a strict performance*“, vgl. Carver, sect. 459 und folgende Note. — Häufig kommt die Vertragsklausel vor, dafs es dem Schiff frei stehe, „*to convey goods in lighters to and from the ship at shippers risk but at ships expense*“ (vgl. Regel V der Hamburger Bedingungen im Anhang). Diese Klausel bezieht sich — wie die Sätze des Textes — nur auf Transporte im Hafen, wo beladen oder gelöscht wird.

6. **Örtliche Verordnungen, welche in zwingender Weise die Beladung oder die Entlöschung** gewisser Güter wegen deren besonderer Beschaffenheit (namentlich gefährlicher Güter, wie Petroleum, Explosivstoffe, aber auch anderer Staub oder üble Gerüche verbreitender Güter, wie Kohlen, Chemikalien) **nur an bestimmten Plätzen gestatten,** zu welchen die Schiffe nur in einer durch Ankunft oder Meldung bestimmter Reihenfolge zugelassen werden, bewirken, dafs das Schiff nicht eher laden, d. h. Güter **übernehmen,** oder löschen, d. h. Güter ausliefern, kann, bevor es der Reihenfolge gemäfs zum Anlegen an diesen Plätzen zugelassen wird. Hier fällt also Überfüllung der Plätze (Platzmangel) jedenfalls zu Lasten des Schiffs (vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. 17, S. 93 ff. und § 573 N. 6).

7. Bei Verfrachtung von Schiffen im Ganzen haben **Hindernisse** des Ladens oder Löschens, welche nach vorstehenden Grundsätzen (Nr. 4 bis 6) **dem Schiff zur Last fallen,** die **Wirkung,** dafs die Zeit, in der dieselben fortdauern, in die Ladezeit (Löschzeit) nicht eingerechnet werden oder den Beginn dieser Zeit hinausschieben (vgl. §§ 567 ff., 594 ff.). Bei Stückgütern haben diese Hindernisse die Wirkung, dafs während ihrer Dauer die Befrachter (Empfänger) nicht in Verzug geraten können (vgl. §§ 588, 604). Das Recht derselben, den Ladungs-(Lösch-)Platz zu bestimmen, fällt hier der Regel nach fort, s. unten Nr. 10[7]).

---

7) In England wird (abgesehen von *general ships*, bei denen Verfrachter den Anlegeplatz zu bestimmen hat) unterschieden wie folgt: a. Die Charter giebt nur den Hafen an, hier ist das Schiff lade- und löschbereit, sobald es an einem ortsüblichen Anlegeplatz angelegt hat, aber die Befrachter haben das Recht, einen anderen ortsüblichen Platz anzuweisen, müssen jedoch die Kosten des Verholens tragen, wenn dies nicht in *reasonable time* geschieht. b. Die Charter giebt den Befrachtern die Wahl zwischen mehreren Docks: in diesem Fall haben sie in *reasonable time* ihr Wahlrecht auszuüben, wobei sie nur ihrem Interesse folgen können, also nicht verpflichtet sind, ein leeres Dock statt eines überfüllten zu wählen. Die Lade- oder Löschbereitschaft beginnt erst, wenn das Schiff in das Dock gelangt. Wird es wegen Überfüllung nicht hereingelassen, so fällt das also zu Lasten des Schiffs. Dies gilt auch, wenn schon in der Charter ein bestimmtes Dock genannt war. c. Die Charter überläfst die Bestimmung des Anlegeplatzes (*berth*) innerhalb des Hafens oder eines Docks den Befrachtern oder Empfängern: hier haben die letzteren freie Wahl, müssen aber doch einen Platz wählen, der ist *either free or soon likely to be so,* was sehr dehnbar ist (Richter **Bowen** in Tharsis c./a. Morell); das Schiff ist erst lade- und löschbereit, wenn es den gewählten Platz erreicht. d. Die Charter bestimmt direkt den Anlegeplatz (ein bestimmtes Quai), in diesem Fall ist das Schiff erst lade- und löschbereit, wenn es dort anlegt, vgl. **Scrutton** Art. 39, **Carver**, sect. 249. 458 ff., 623—627, namentlich aber die neuere Entscheidung Tharsis c./a. Morell, **Aspinall** VII p. 106. Vorher sind widersprechende Entscheidungen ergangen, namentlich The Carisbrook, Pymon c./a. Dreyfus, **Carver**, sect. 624a, die dem Schiffer günstiger waren. **Es ist zu raten, bei den Chartepartien auf England die im Text Bem. Nr. 8 erwähnte Klausel nicht zu vergessen.** — **Norwegen** (§§ 114, 118, 135) schreibt dem Schiffer zunächst vor, den gewöhnlichen Anlegeplatz aufzusuchen, berechtigt den Befrachter aber, bevor dies geschieht, einen anderen Platz zu wählen. **Schweden** geht mit uns konform. **Dänemark** ebenfalls, gestattet nur bei mehreren

8. Die Schiffe suchen sich häufig durch Vertragsklausel gegen die Kosten und Schäden zu sichern, welche die gesetzlichen Regeln über Aufsuchung von Anlegeplätzen im Hafen mit sich bringen, indem sie sich ausbedingen, dafs ihnen ein gleich bei Ankunft freier und für das Schiff sicherer Anlegeplatz *(a safe berth ready on arrival)* angewiesen werden müsse. Solchenfalls fällt dem Befrachter (Empfänger) jeder Zeitverlust zur Last, der aus Überfüllung oder Beschaffenheit der Anlegeplätze nach den Bemerkungen unter Nr. 5 und 6 gesetzlich den Verfrachter trifft. Andere Hindernisse, welche das Anlegen (Fahrt dahin) verzögern, bleiben zu Lasten des Schiffs (vgl. Bolze XXI Nr. 450).

9. Der Ablader (§ 556 Nr. 5) tritt an die Stelle des Befrachters, sofern dieser den Schiffer an einen solchen verwiesen hat (vgl. § 577). Sollen die Güter von mehreren Abladern geladen werden (also namentlich wenn der Befrachter seinerseits das Schiff auf Stückgüter anlegt), so bleibt der Befrachter (in Ermangelung besonderer Erklärung) zur Bestimmung des gemeinschaftlichen Ladungsplatzes allein befugt (Prot. S. 2075).

10. Ist das Schiff von vornherein auf Stückgüter angelegt, so ist es im modernen Verkehr ausnahmslose Regel, dafs das Schiff selbst seinen Ladungsplatz beziehentlich Löschplatz (vgl. § 592) wählt. Die regelmäfsige Routen befahrenden Schiffe haben in jedem Hafen, den sie berühren, ihre festen Plätze. Ihre Frachtofferten sind so zu verstehen, dafs daran nichts geändert wird. Regelmäfsig erfolgt überdies Annahme mit Auslieferung der Frachtgüter am Lande durch Vermittelung von Expedienten und Quaianstalten (vgl. Bem. zu § 588).

§ 561.

Sofern nicht durch Vertrag oder durch die örtlichen Verordnungen des Abladungshafens und in deren Ermangelung durch einen daselbst bestehenden Ortsgebrauch ein Anderes bestimmt ist, sind die Güter von dem Befrachter kostenfrei bis an das Schiff zu liefern, dagegen die Kosten der Einladung in das Schiff von dem Verfrachter zu tragen.

1. Der Ortsgebrauch wird hier und noch in einer Reihe von Paragraphen (568, 575, 593, 595, 599) als eine zwingende Norm gedacht und mufs daher als Rechtsquelle, als Gewohnheitsrecht aufgefafst werden (s. Entsch. des R.G. Civ. S. III. S. 150)[1].

Befrachtern das Wahlrecht denen, die zusammen mehr als die Hälfte des Schiffs befrachtet haben. Sämtliche skandinavischen Seegesetze gestatten den Befrachtern einen Wechsel des Platzes auf ihre Kosten zu fordern.

1) Davon verschieden sind die nach § 346 zu beurteilenden Handelsgebräuche, welche wie Vertragsabreden die nur dispositiven Bestimmungen des H.G.B. über Laden und Löschen ändern können, wenn sich die Parteien denselben unterworfen haben, vgl. hierüber N. 2 zu § 568. — Nach dem französischen *Code de comm.* Art. 274 (ebenso Belgien Art. 67, Italien Art. 549) sind bezüglich des Ladens und Löschens die Ortsgebräuche (*usages*

2. Die gesetzliche Bestimmung ist mit der häufigen Klausel *cargo to be delivered alongside* identisch. Es müssen danach die Ladungsgüter unter die Schiffswinde gebracht und in die Kette geschlagen werden H.G.Z. VIII Nr. 148. Hans. XIV Nr. 40. R.O.H.G. Entsch. Bd. 18 S. 132 Abbott 390. Wenn dagegen bedungen ist, dafs die Güter bis an Bord (Reeling *rail*) des Schiffes zu bringen sind, so gehört das Geben der Güter bis dahin zu den Arbeiten des Abladers Hans. X Nr. 45 (Seuff. Arch. Bd. 44 Nr. 270). Die Abladung selbst ist erst dann beendet, wenn die Güter sich wirklich an Bord befinden [2]). § 561 disponiert nur darüber, inwieweit der Ablader auf seine Kosten bei der Abladung mitzuwirken hat. Die Gefahr geht auf das Schiff schon mit der Übernahme der Güter über. Werden die Güter von dem Schiff schon früher übernommen, bevor dieselben längsseit gebracht sind, so kann in Ermangelung ausdrücklichen Vorbehalts nicht von dem Schiff noch besondere Vergütung für den Transport bis an das Schiff liquidiert werden [3]).

3. Über die Kosten bei der Ladung auf freiem Wasser s. Bem Nr. 5 zu § 560.

§ 562.

Der Verfrachter ist verpflichtet, statt der vertragsmäfsigen Güter andere, von dem Befrachter zur Verschiffung nach demselben Bestimmungshafen ihm angebotene Güter anzunehmen, wenn dadurch seine Lage nicht erschwert wird.

Diese Vorschrift findet keine Anwendung, wenn die Güter im Vertrage nicht blos nach Art oder Gattung, sondern speziell bezeichnet sind.

1. Man unterscheidet in England je nach dem specifischen Gewicht der Ware Schwergut (Gewichtsgut, *heavy goods, dead weight*) d. h. solche Waren, von denen eine Gewichtstonne (*ton*) von 20 englischen Centnern (à 112 Pfuud englisch) = 1016 Kilo höchstens 40 Kubikfufs = $^4/_{10}$ brit. *Reg. Ton* (vgl. Bd. I, S. 120) Raum einnehmen und Leichtgut (Mafsgut, *measurement goods*), d. h. solche Waren, die einen gröfseren Raum einnehmen. Auf dem Kontinent pflegt man als Schwergut schon alle Waren zu

des lieux) allein entscheidend, soweit vertragsmäfsige Bestimmungen nicht vorhanden sind.

2) Dies ist erheblich in betreff der Ladezeit, vgl. § 567 Bem. Nr. 7, und in betreff der Datierung der Konnossemente Bem. Nr. 1b zu § 651.

3) Ein Zumessen, Zuzählen, Zuwägen der Ladung findet nur dann statt, wenn das Schiff ohne die Klausel „Zahl, Mafs, Gewicht unbekannt" haften soll vgl. § 655. Die Kosten hat solchenfalls der Ablader zu tragen, vgl. Hans. XX S. 311, falls nicht entgegenstehende Usancen am Ort der Abladung vorhanden sind, vgl. § 22 der Memeler Handels- und Schiffahrtsgebräuche (im Anhang d. Abschnitts). — Bei Befrachtungen *en rouge* übernimmt häufig der Ablader alle Ladungskosten, um die Ladung in der Hand zu haben und dadurch möglichst viel Ware in das Schiff zu bringen.

bezeichnen, die pro Kubikmeter (gleich 0.353 brit. *Reg Tons*) nur ein Gewicht von 1000 Kilo oder darunter haben (1 Kubikmeter Wasser wiegt 1000 Kilo). So in den Frachttarifen des Norddeutschen Lloyd vgl. auch Lyon-Caën Nr. 631. Ladet ein Schiff nur leichte Güter, so mufs es, um sicher zu fahren, noch Ballast beiladen. Ladet es nur schwere Güter, so kann es seinen vollen Raum nicht ausnützen (vgl. Bd. I, S. 338). Es ist also daran interessiert, eine Ladung zu erhalten, die nicht ausschliefslich aus leichten oder schweren Gütern besteht. Nach diesen Gesichtspunkten stellen die Reedereien ihre Tarife auf, in denen sie die Waren je nach dem Raum, den sie einnehmen und je nach ihrem specifischen Gewicht in Klassen einteilen.

2. Es kann nun die Ladung speciell bezeichnet sein, z. B. bestimmte Maschinen; in diesem Fall können andere Güter nicht abgeladen werden. Es kann ferner nur eine volle Ladung (*full and complete cargo*) für eine Gesamtfracht bedungen, also weder nach Species noch Gattung individualisiert sein. In diesem Fall ist dem Befrachter die Wahl der Güter frei gestellt. Er ist auch nicht verpflichtet, entsprechend Schwergut zu laden, um dem Schiff die Einnahme von Ballast zu erübrigen vgl. H.G.Z. III, Nr. 179, Voigt im Neuen Archiv für H.R. II, S. 291 ff. Carver, sect. 262[1]). Ähnlich wenn nur eine Anzahl Kollis von bestimmtem Raumgehalt oder bestimmte Gewichtsmengen verfrachtet sind. Doch kann der Verfrachter selbstverständlich solche Waren zurückweisen, welche auf dem in Rede stehenden Schiff überhaupt nicht oder doch nur unter Gefährdung oder Schädigung des Schiffs, der Besatzung und der Ladung anderer Befrachter verladen werden können, wie explodierbare Substanzen, Gegenstände von ganz ungewöhnlicher Gröfse oder aufserordentlicher Schwere (Voigt im Neuen Archiv für H.R. II S. 258, S. 290 f.; Desjardins III, S. 592 f.); Petroleum H.G.Z VI Nr. 259. Für den Fall aber, dafs die Frachtgüter nur der Gattung [2]) nach bestimmt sind, stellt

---

1) Es kann das Schiff dagegen auch Waren gegen Fracht als Ballast einnehmen, soweit der Raum dem Befrachter dadurch nicht mehr beschränkt wird, Carver a. a. O. — Wenn aber eine „volle und bequeme" Ladung bedungen ist (*a full and convenient* oder *properly assorted cargo*), wird der Befrachter so beladen müssen, dafs die besondere Einnahme von Ballast unnötig wird, vgl. Voigt a. a. O. S. 291. Ist eine volle Ladung nicht für eine Gesamtfracht, sondern Fracht nach Gewicht oder Mafs bedungen, so mufs bei Abladung von Sperrgut, welches nicht alle Räume füllt, für die kleinen Räume auch Stopfgut (*broken stowage*) beigeladen werden, wenn nicht entgegenstehender Brauch im Abladehafen vorhanden, Carver, sect. 265.

2) Es kommen auch über das Princip des Paragraphen hinausgehende Verträge vor, in denen ausdrücklich die Wahl zwischen Waren verschiedener Gattung zu verschiedenen Frachtsätzen freigestellt wird, z. B. mit der Klausel: „*in case other produces should be loaded freight for the same to be paid in a fair and right proportion*". So finden sich an einigen Handelsplätzen ortsübliche Tarife, nach denen die Umrechnung stattfindet, vgl. Voigt a. a. O. S. 276, 294. Es wird dann in dem Vertrag nur die Fracht für einen der zulässigen Artikel ausgeworfen, welcher Ansatz als Norm

Abs. 1 eine Vorschrift auf, welche zwar einen Eingriff in die allgemeinen Grundsätze des Vertragsrechtes enthält, aber den im Seeverkehr herrschenden Anschauungen und Bedürfnissen entspricht (Entsch. des R.O.H.G. XXIV S. 419), übrigens auch dem früheren gemeinen Seerecht konform ist (Voigt a. a. O. S. 259). Danach hat die seitens der Kontrahenten beliebte Bezeichnung eigentlich nur die Bedeutung, durch ein Beispiel den Kreis von Waren anzudeuten, aus welchem die Befrachtung des Schiffs zu erfolgen habe. Innerhalb dieses Kreises, der die Waren umfafst, über die Frachtverträge zu gleichen Bedingungen abgeschlossen zu werden pflegen, kann der Befrachter an Stelle der ausdrücklich bezeichneten Waren andere dem Verfrachter zum Transport übergeben. Hieraus erklärt sich, dafs der Verfrachter nur unter der Voraussetzung zur Annahme solcher anderweitiger Waren verpflichtet ist, dafs dadurch nicht seine Lage erschwert wird, wie dies z. B. der Fall wäre, wenn an Stelle des ursprünglich in der Charteparti genannten Getreides Kohlen verladen würden, da diese zu den beschwerlichsten Abladungen gehören oder statt trockener Waren flüssige, statt ungefährlicher Waren gefährliche, statt geruchloser Waren solche, die durch Geruch oder Ausdünstung schaden können oder statt des bedungenen Schwerguts Leichtgut, was die Einnahme von Ballast oder einer gröfseren Quantität von Ballast, als vorausgesehen, und damit Kosten zur Folge haben würde (vgl. Lewis in Endemanns Handb. IV S. 134); oder statt einer Ware die weniger „Fracht“ zahlt, „eine andere, für die mehr zu zahlen“ ist (Prot. S. 2151 ff.; S. 3854 f.). Umgekehrt braucht der Verfrachter eine Ladung für welche geringere Fracht, als für die ursprünglich vereinbarte Ladung, zu zahlen ist, nur dann (abgesehen von andern möglichen Einwendungen) anzunehmen, wenn ihm die verabredete höhere Fracht gezahlt wird (Prot. S. 3854). Die Vorschrift findet Anwendung auf jede Art des Frachtvertrages, so lange die Kontrahenten ihre Anwendung nicht deutlich ausgeschlossen haben (Prot. S. 3981)[3]).

(*standard*) gilt, vgl. die Fälle H.G.Z. IV Nr. 49, V Nr. 91/202, in denen auf solche von der Handelskammer zu Bahia aufgestellte Tarife (*Bahia table rate*) Bezug genommen wird: in einem Fall *tobacco 42 sh. 6 p.*, im anderen *coffee 75 sh. pr. ton* mit dem Zusatz: *other goods according to Bahia table rate*, vgl. Carver, sect. 264, 583. In Frankreich kommen Frachtabschlüsse für eine bestimmte Fracht *pr. tonneau du mer* (Gewichtstonne) ganz ohne Bezeichnung der Ware vor, danach können dann je nach dem specifischen Gewicht der Waren für den Einheitssatz verschiedene Gewichtsmengen abgeladen werden, welche durch ein Dekret vom 23. August 1861 (sanktioniert durch Gesetz vom 13. Juni 1866) von 150 bis 1000 Kilo festgesetzt sind, Desjardins III Nr. 758, Lyon-Caën Nr. 631.

3) Ohne besonderes Gesetz wird auch in fremden Rechten der Grundsatz unseres § 562 anerkannt, so in Frankreich Desjardins III Nr. 819, Lyon-Caën Nr. 789, Jacobs Nr. 327, weniger in England und Nordamerika s. Maclachlan S. 468, Carver, sect. 263, 264, Desty § 212, Parsons I p. 291.

3. Nimmt das Schiff ohne Protest und Vorbehalt an Stelle des verfrachteten andere Ladung an, so liegt darin ein stillschweigendes Anerkenntnis der Erfüllung des Frachtvertrages. Solchen Falls kann nicht hinterher Schadensersatz oder Mehrfracht gefordert werden, vgl. Bolze XIX Nr. 503.

§ 563.

Der Befrachter oder Ablader, welcher die verladenen Güter unrichtig bezeichnet oder Kriegskontrebande oder Güter verladet, deren Ausfuhr oder Einfuhr in den Bestimmungshafen verboten ist, oder welcher bei der Abladung die gesetzlichen Vorschriften, insbesondere die Polizei-, Steuer- und Zollgesetze, übertritt, wird, sofern ihm dabei ein Verschulden zur Last fällt, nicht blos dem Verfrachter, sondern auch allen übrigen im § 512 Abs. 1 bezeichneten Personen für den durch sein Verfahren veranlafsten Aufenthalt und jeden anderen Schaden verantwortlich.

Dadurch, dafs er mit Zustimmung des Schiffers gehandelt hat, wird seine Verantwortlichkeit den übrigen Personen gegenüber nicht ausgeschlossen.

Er kann aus der Konfiskation der Güter keinen Grund herleiten, die Zahlung der Fracht zu verweigern.

Gefährden die Güter das Schiff oder die übrige Ladung, so ist der Schiffer befugt, die Güter ans Land zu setzen oder in dringenden Fällen über Bord zu werfen.

1. Der Paragraph begründet einen besonderen, von den Vorschriften des bürgerlichen Rechts über Deliktsobligationen (Ansprüchen aus unerlaubten Handlungen) unabhängigen Anspruch der Reiseinteressenten (§ 512). Anderen beschädigten Personen, wie z. B. dem Schiffseigentümer, der das Schiff an einen Ausrüster (§ 510) vermietet hat, stehen Ansprüche nur auf Grund jener Vorschriften zu. Letztere begründen aber auch schon dann einen Anspruch, wenn polizeiliche Gesetze verletzt sind, welche den Schutz nicht blofs der Reiseinteressenten, sondern jedes Dritten bezwecken (§ 823 Abs. 2 B.G.B.). Dahin gehören die Band I, Seite 333 Not. 4 citierten Gesetze und Verordnungen über die Pflichten der Ablader und Befrachter bei der Versendung gefährlicher Güter. Andererseits können auch die Reiseinteressenten Deliktsansprüche gegen Ablader und Befrachter geltend machen, welche in dem Artikel nicht vorgesehen sind, sobald solche nach den allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechts (§ 823 B.G.B.) begründet sind, wenn nämlich schuldhafter Weise — auch ohne Verletzung besonderer Schutzgesetze — Waren verladen werden, die den Waren anderer Ablader Schaden bringen, der voraussehbar war, z. B. wenn feuchte Waren in einfachen Holzkisten verpackt werden und dadurch Schaden anrichten, vgl. H.G.Z. VII Nr. 242 (vgl. im allgemeinen Prot. S. 2067, 3850). Nimmt solchen Falls bei sichtlichem Mangel der Verpackung

das Schiff die Güter an, so ist aber das Schiff allein schuldig, da der Schiffer dann die Pflicht hatte, dieselben so zu stellen oder zu verstauen, dafs sie keinen Schaden bringen vgl. O.L.G. Hamburg 27. Oktober 1890, Seuff. Archiv Bd. 46 No. 118. Über die Haftung des Schiffes aus der Beiladung s. § 606 Bem. Nr. 5. Auf Schäden vor der Verladung (z. B. im Quaischuppen) finden, auch wenn die Waren bereits zur Beförderung übernommen waren, nur die allgemeinen Gesetze Anwendung.

2. Der Anspruch aus § 563 richtet sich gegen denjenigen, der in eigener Person oder in Personen seiner Gehülfen vorsätzlich oder fahrlässig der betreffenden Handlung oder Unterlassung sich schuldig gemacht hat, sei er Befrachter oder Ablader, der in eigenem Namen handelnde Spediteur ist selbst haftbar. Ist der Befrachter selbst schuldlos, so haftet er nicht, auch wenn der schuldige Ablader sein Vertreter war, da es sich um einen deliktsähnlichen Anspruch handelt. Ebensowenig haftet der Empfänger und es kann in Ermangelung einer ausdrücklichen Vorschrift wegen der angerichteten Schäden auch nicht diesem gegenüber (falls er nicht etwa Vertreter des Schuldigen ist) von dem Schiffer, der gemäfs § 535 die Rechte der Geschädigten wahrnimmt, das Ladungsgut zurückgehalten werden, auch nicht wegen Schäden an dem Schiff selbst oder wegen einer Regrefsforderung des Schiffs, wenn dies wegen Mitschuld des Schiffers nach den §§ 606, 515 (s. Bem. zu diesen Paragraphen) von den Geschädigten in Anspruch genommen wird. Die §§ 614, 615 H.G.B. erstrecken sich auf Ansprüche dieser Art nicht und aus der Befugnis, das Schaden bringende Gut aus dem Schiff zu entfernen (letzter Absatz des § 563) kann die Befugnis, dasselbe zurück zu behalten, nicht gefolgert werden (and. Mein. O.L.G. Hamburg in den Urteilen Hans. I Nr. 123, XII Nr. 31, in denen dem Schiff wegen solcher Ansprüche ein Zurückbehaltungsrecht an dem schädigenden Gut zugestanden wird). —

3. Ein Verschulden[1]) liegt stets dann vor, wenn der Befrachter oder Ablader ein Gesetz seines Landes übertritt, falls er nur wufste, dafs die Ware eine solche sei, die unter das Gesetz fällt oder dies bei nötiger Aufmerksamkeit wissen mufste. Bezüglich fremden Rechts ist er nur zur Prüfung verpflichtet, ob es sich um Kriegskontrebande oder um solche Waren handelt, in betreff deren im Bestimmungshafen ein Einfuhrverbot besteht (z. B. engl. *merchandise marks act* von 1887 Hans. XII Nr. 3) im übrigen nach § 515 zunächst der Schiffer beziehentlich sein Makler zur Kenntnis verpflichtet. Aber Befrachter oder Ablader ist zur richtigen Bezeichnung verpflichtet und wenn die Art der letzteren sich nach fremden Gesetzen (Zollgesetzen) richtet, so mufs er dieselbe auch diesen gemäfs einrichten. Er hat als Ex-

---

1) Auch nach englischem Recht haften die Exporteure nur im Fall des Verschuldens, vgl. Scrutton p. 78 N. k.

porteur die Pflicht, sich sorgfältig darüber zu unterrichten, wie die Bezeichnung nach diesem Gesetz eingerichtet sein mufs (so im Fall Hans. I Nr. 84, wo eine Zollstrafe in Spanien dem Schiff auferlegt wurde, weil eine Ware als „*lanas*“ statt als „*tegidos de lanas*“ deklariert war) vgl. Bd. I S 340. Eine unrichtige Bezeichnung kann auch einwandweise von dem Verfrachter geltend gemacht werden, wenn diese Güter beschädigt werden oder verloren gehen Hans. XII Nr. 104, wo Uhren — die besonders verwahrt zu werden pflegen — als „Spielwaren“ bezeichnet waren. Vgl. § 607. — Sind die Waren in der That richtig bezeichnet, so hat der Exporteur in Ermangelung besonderer Gesetze, welche er nach vorstehenden Regeln kennen mufs, auf deren Gefährlichkeit nur dann besonders hinzuweisen, wenn es sich um solche Warengattungen handelt, die dieser ihrer Natur nach im Verkehr nicht bekannt sind, oder wenn die besondere Species besonders gefährlich war oder durch ihre Verpackung gefährlich wurde und er dies wufste oder wissen mufste R.G. Entsch. XX S. 82. Ist die Ware in letzterem Fall von auswärts bezogen, so wird der Absender in der Regel auch dann schuldig sein, wenn eine Ordnungswidrigkeit der Verpackung äufserlich erkennbar war und wenn seitens des Schiffs mit einer der deklarierten Gattung entsprechenden Vorsicht verladen wurde R.G. a. a. O. S. 83. Eine weitergehende Pflicht kann ihm durch Vertragsabreden auferlegt sein, die aber nicht schon in der blofsen Erklärung in Prospekten, dafs Waren solcher Art nicht befördert werden, zu finden ist, falls trotzdem solche übernommen sind R.G. Entsch. XX S. 80 ff., wohl aber z. B. in den Regeln VI und VII der Hamburger Konnossemente (abgedruckt im Anhang zu diesem Abschnitt), nach denen die Verlader geradezu eine Garantie übernehmen ohne Rücksicht auf Verschulden. — Ein Anspruch gegenüber Vormännern der Befrachter oder Ablader kann ex delicto nach den Bd. I, S. 333, Note 4 citierten Verordnungen oder allgemein nach § 823 Abs. 1 B.G.B. begründet sein, wenn diese selbst nicht haften. Eine Abtretung von Ansprüchen seitens des Absenders ist solchen Falls nicht erforderlich (R.G. a. a. O. S. 82 hält den Absender zu einer solchen verpflichtet). Der Befrachter oder Ablader selbst hat denn auch wegen seines Schadens gegen diese Personen denselben Anspruch. Ob der Ablader, der seinerseits nur Spediteur ist, einen Rückgriff gegen seinen Auftraggeber hat, entscheidet sich danach, ob dieser selbst ein inländisches Gesetz übertreten hat und nach den Regeln des Speditionsvertrags [2]).

2) Ersterenfalls liegt ein gemeinschaftliches Delikt vor (vgl. B.G.B. §§ 426, 840), wenn auch den Spediteur ein Verschulden trifft. Liegt eine Übertretung fremder Gesetze vor, so kommt es darauf an, ob nur im Kreise der Spediteure, die im Seehafen ansässig sind, oder auch im Binnenland Kenntnis derselben gefordert werden kann, vgl. Burchard, Das Recht der Spedition 1894 S. 129 ff. Auch kann der Spediteur nach Vertrag oder Usanz im Verhältnis zum Auftraggeber allein die Haftung übernommen haben.

4. Die Genehmigung des Schiffers (Abs. 2 des Art.) steht auch Ansprüchen des Eigentümers des Schiffes, der dasselbe verchartert hat, gegen Unterbefrachter entgegen vgl. R.G. Entsch. Bd. XX S. 84. Im Fall einer Kollusion mit dem Befrachter oder Ablader ist dieselbe aber überhaupt wirkungslos vgl. Bd. I S. 375 Prot. S. 2067, 2070, 3850 und Gleiches mufs gelten, wenn es sich um eine gesetzlich bei Strafe gebotene Handlung handelt, von der der Schiffer nicht entbinden darf. Ist das Schiff in den Händen eines Ausrüsters (§ 510), so kann Deliktsansprüchen des Schiffseigentümers (vgl. oben Bem. Nr. 1) auch die Genehmigung des Schiffers als die Widerrechtlichkeit der Handlung ausschliefsend entgegengesetzt werden, es sei denn, dafs die Benutzung der Schiffes zum Transport der betreffenden Güter unbefugt war und der Befrachter dies wufste (vgl. Bd. I S. 303).

5. Abs. 3 setzt natürlich voraus, dafs der Frachtanspruch an sich begründet ist. Es soll nur aus der Konfiskation an sich kein Einwand gegen die Frachtforderung zulässig sein. Mitwissenschaft des Schiffers schliefst den Frachtanspruch nicht aus, wenn der Vertrag auf die Gefahr einer eventuellen Konfiskation geschlossen und an sich nicht verboten war (z. B. Beförderung von Kriegskontrebande seitens neutralen Schiffs).

Über den Begriff der Kriegskontrebande vgl. noch Hans. XVI Nr. 93 (O L.G. Hamburg 11. Juli 1895) und im übrigen Bd. I S. 340.

6. Von dem Recht, welches Abs. 4 dem Schiffer giebt, mufs er Gebrauch machen, wenn er sich und das Schiffsvermögen nicht verantwortlich machen will vgl. §§ 511, 512, 513, 486 R.O.H.G. XXI S. 157.

§ 564.

Auch derjenige, welcher ohne Wissen des Schiffers Güter an Bord bringt, ist nach Mafsgabe des § 563 zum Ersatze des daraus entstehenden Schadens verpflichtet. Der Schiffer ist befugt, solche Güter wieder ans Land zu setzen oder, wenn sie das Schiff oder die übrige Ladung gefährden, nöthigenfalls über Bord zu werfen. Hat der Schiffer die Güter an Bord behalten, so ist dafür die höchste am Abladungsorte zur Abladungszeit für solche Reisen und Güter bedungene Fracht zu bezahlen.

Vgl. Bem. zu § 563. Die Vorschrift richtet sich namentlich gegen Personen der Besatzung oder Reisende, die heimlich Güter an Bord bringen.

§ 565.

Der Verfrachter ist nicht befugt, ohne Erlaubnifs des Befrachters die Güter in ein anderes Schiff zu verladen. Handelt er dieser Vorschrift zuwider, so ist er für jeden daraus entstehenden Schaden verantwortlich, es sei denn, dafs der Schaden auch dann

entstanden und dem Befrachter zur Last gefallen sein würde, wenn die Güter nicht in ein anderes Schiff verladen worden wären.

Auf Umladungen in ein anderes Schiff, die in Fällen der Noth nach dem Antritte der Reise erfolgen, finden die Vorschriften des Abs. 1 keine Anwendung.

1. Der Verfrachter übernimmt regelmäſsig den Transport mittels eines bestimmten Schiffs. Da die Beschaffenheit des Schiffs (Schnelligkeit, Festigkeit u. s. w.) von wesentlichem Einfluſs auf die Ausführung des Vertrages ist, so verbietet bereits das R.R. dem Schiffer, gegen den Willen des Befrachters die Waren in ein anderes Schiff zu verladen, und läſst ihn für den Untergang der Waren haften, wenn sie auf diesem Schiffe zu Grunde gegangen sind, es müſste denn das vom Befrachter gecharterte Schiff selbst gleichfalls untergegangen sein[1]). Dieser Satz des R.R. ist in das H.G.B. aufgenommen worden; nur ist in diesem die im R.R. von der Verhaftung des Schiffers statuierte Ausnahme generalisiert worden[2]). War die Ware für die Reise mit dem gecharterten Schiff versichert, so hat der Befrachter selbst im Fall des Untergangs beider Schiffe einen Anspruch auf Zahlung der Versicherungssumme gegen den Verfrachter, wenn er dieselbe von dem Versicherer deshalb nieht erhält, weil mit dem andern Schiff verladen war.

2. Ist über Abladung in ein bestimmtes Schiff oder Übernahme für ein bestimmtes Schiff ein Konnossement gezeichnet, so ist der dritte Konnossementsinhaber, der nicht bloſs Vertreter des Befrachters ist, überhaupt nicht verpflichtet, die Ware aus einem andern Schiff zu empfangen, wenn das Konnossement ihn nicht dazu verpflichtet. Vgl. Bem. Nr. 2 zu § 651. Ihm gegenüber hilft also auch die Erlaubnis des Befrachters nichts.

3. Durch Vertrag kommen, namentlich im regelmäſsigen Stückgüterverkehr, häufig Abweichungen von der gesetzlichen Regel vor. Es kommt vor, daſs die Wahl des Schiffes dem Verfrachter ganz oder zum Teil (mit Dampfer X oder nächstem Dampfer) freigestellt wird, daſs ferner der Weitertransport mit andern Schiffen nach teilweiser Beendigung der Reise in Notfällen oder auch ohne einen Notfall gestattet wird (vgl. R.G. Entsch. Bd. 14 S. 34)[2a]). Ist mit einem andern Schiff als mit dem be-

---

1) L. 13 § 1 *Locati* (19, 2).

2) In den fremden Rechten ist der Regel nach die Substitution eines anderen Schiffs verboten. Das finnländische Seegesetz (Art. 82) läſst jedoch das Verbot im Fall der Not ausdrücklich allgemein cessieren. Die französische Jurisprudenz (s. Desjardins III S. 501 f.) und die englischen Juristen (s. Maclachlan S. 381) erkennen das Verbot als aus der Natur des Frachtvertrags sich ergebend an. Ist ein Schiff auf Stückgüter angelegt (s. § 590), so finden sich in einigen fremden Rechten Ausnahmen, s. N. 1 zu § 589.

2a) Gehört das zweite Schiff demselben Reeder und ist das erste Konnossement von der Reederei oder ihrem Expedienten gezeichnet, so ist dasselbe ohne weiteres auch für das zweite Schiff gültig, wenn dasselbe die

stimmten verladen, so kann dies von dem Befrachter nachträglich genehmigt sein. So wenn ihm die Verladung mit einem andern Schiff vor Antritt der Reise zu einer Zeit mitgeteilt wurde, als noch eine Wiederausladung möglich war und er Widerspruch unterliefs Hans. XV. S. 219 oder wenn zwar das Schiff schon abgegangen war, als ihm Mitteilung wurde, er aber rechtzeitig die Versicherung abänderte und davon die Verfrachter in Kenntnis setzte Haus XV S. 222. Über die Wirkung solcher Rechtshandlungen gegenüber dritten Konnossementsinhabern s. Not 9 zu § 651.

Über die Zulässigkeit einer Leichterung bei der Klausel *or so near unto as she safely may get* s. Bem. Nr. 1 zu § 560 und Bem. Nr. 1 zu § 592.

4. Die im letzten Absatz erwähnten „Umladungen in Notfällen nach Antritt der Reise" sind nur auf zeitweilige Umladungen auf so lange wie die Not gebietet zu beziehen[3]). Ist also z. B. das Schiff infolge eines Unfalls leck geworden, so kann es zwar im Nothafen oder vor demselben zum Zweck und für die Dauer der Reparatur die Ladung in Leichter oder andere Schiffe umladen, aber, soweit als der Notfall nicht selbst zur Auflösung des Frachtvertrags führt (§§ 628, 629, 632, 634, 637, 638) bleibt (abgesehen von besonderer Klausel — oben Nr. 3 —) der Verfrachter verpflichtet, mit seinem Schiff den Transport zu beenden. Führt ein Notfall zur Auflösung des Frachtvertrags, so sind die Pflichten des Verfrachters zu Ende, es tritt dann nur die Pflicht des Schiffers ein, eventuell die Ladung als Vertreter des Ladungsinteressenten weiter befördern zu lassen (§§ 535, 632, 634). Vgl. Prot. S. 2073. Ereignet sich ein Notfall vor der Abreise, der nicht zur Auflösung des Vertrages führt (vgl. §§ 628, 629, 637), aber die zeitweilige Ausladung nötig macht, so mufs an Land ausgeladen werden. Wirft der Schiffer solchen Falls die Ladung in andere Schiffe, z. B. Leichter, so tritt die Rechtsfolge des § 565 Absatz 1 ein, es sei denn dafs der Befrachter oder der Ablader — der insoweit dazu befugt ererscheint vgl. § 556 Bem. Nr. 5 — dies gestattet oder dafs ein Fall vorliegt, in welchem auch jeder Dritte ohne Auftrag dasselbe namentlich zur Abwendung drohender, dringender Gefahr hätte thun können (Vgl. § 680 B.G.B. Prot. S. 2074, 3851). —

Substitutionsklausel enthält. Gehört das zweite Schiff einem anderen Reeder, so entstehen die in Bem. Nr. 6b zu § 556 entwickelten Rechtsverhältnisse. Um Ansprüchen des Befrachters aus dem Wege zu gehen, wird Verfrachter dahin wirken müssen, dafs das zweite Schiff den Weitertransport unter denselben Bedingungen (z. B. unter Bezugnahme auf das alte, dem neuen anzuheftenden Konnossement) übernimmt. Für die erste Strecke haftet das zweite Schiff nur im Fall ausdrücklicher Übernahme dieser Haftung, vgl. § 556 N. 15.

3) Lewis bei Endemann IV S. 129 bei N. 4 mifsversteht die Vorschrift dahin, dafs der Verfrachter bei Eintritt von Notfällen beliebig für den ganzen Rest der Reise andere Schiffe substituieren dürfe.

Wegen der Kosten einer nach Abs. 2 erlaubten Umladung siehe §§ 621, 706 Nr. 2 und 4.

§ 566.

Ohne Zustimmung des Abladers dürfen dessen Güter weder auf das Verdeck verladen noch an die Seiten des Schiffes gehängt werden.

Die Landesgesetze können bestimmen, dafs diese Vorschrift, soweit sie die Beladung des Verdecks betrifft, auf die Küstenschiffahrt keine Anwendung findet.

1. Schon das *Consulado del mare* (c. 141 — Pardessus, *Collection* II S. 155 f. —) verbietet dem Schiffer, Waren ohne Erlaubnis des Befrachters auf das Verdeck zu laden. Thut er dies doch, so haftet er für Verlust und Beschädigung der Güter. Haben aber die Befrachter in eine derartige Verladung der Güter gewilligt, so haben sie weder einen Anspruch auf Entschädigung gegen den Schiffer, noch auf teilweisen Ersatz in Havariegrosse. Das Revid. Lübische Recht (VI Tit. 2 Art. 7) und das Hanseatische Seerecht von 1614 (III Art 2) stellen das Verbot der Deckladungen unbedingt auf und machen den Schiffer nicht nur für den Schaden, den die auf Deck geladenen Güter erlitten, verantwortlich (allerdings nicht dem Ladungseigentümer gegenüber, der in diese Verladung gewilligt hat), sondern bedrohen auch die Zuwiderhandlung wider das Verbot mit öffentlicher Strafe. Die *ratio*, welche diesen Bestimmungen zu Grunde liegt, ist in der Vermutung zu suchen, „dafs durch die Deckladung 1. das Schiff überladen, und 2. die Arbeit der Mannschaft behindert werde" (vgl. Duhn in Voigts Neuem Archiv I S. 204; Desjardins II S. 348); eine Auffassung, auf welche in Wahrheit bereits das Konsulat der See selbst die eben angegebene Bestimmung zurückführt[1]). Im preufsischen Entwurf (Art. 413) und in dem Entwurf aus erster Lesung (Art. 436) befand sich das Verbot, Waren ohne Genehmigung des Abladers auf das Verdeck zu verladen oder an die Seiten des Schiffs zu hängen, in dem „vom Schiffer" handelnden 3. Titel. Danach machte eine Übertretung dieses Verbotes (als Verletzung einer durch das Gesetz auferlegten Pflicht) den Schiffer und das Seevermögen des Reeders haftbar. Nach der jetzigen Stellung der Bestimmung im System macht ihre Übertretung den Verfrachter nur gegenüber dem Befrachter verantwortlich, dessen Ladungsgut ohne Genehmigung auf Deck geladen und dadurch den besonderen Gefahren und Nachteilen ausgesetzt wird, die hiermit verbunden sind (Nachteile bei der Versicherung § 107 Allgem. Seev. Beding. Voigt, Kommentar

1) Am Schlufs des citierten Kapitels heifst es: „Dieses Kapitel ist deshalb aufgestellt, weil der Kapitän auf dem Verdeck einzig und allein die Pertinenzen und Schiffsgerätschaften haben soll, welche er für den Dienst des Schiffs selbst gebraucht."

S. 626 ff., keine Vergütung im Fall des Seewurfs § 708 H.G.B.). Er wird sich, wenn die Ware über Bord geht oder durch Seewasser leidet, solchen Falls nicht auf höhere Gewalt berufen dürfen vgl. H.G.Z. III Nr. 57. Der Befrachter, dessen Güter unter Deck geladen sind, kann daher Verladung der Güter anderer Befrachter auf Deck an sich nicht rügen und z. B. nicht aus diesem Grund die Bezahlung von Leichterkosten, welche sonst dem Schiff zustehen, verweigern, weil nur die Deckladung geleichtert ist (Hans. XII Nr. 54 auch Seuff. Arch. Bd. 47 Nr. 48 Oberlandesgericht Hamburg 20. April 1894), er kann aber auf Grund des § 514 H.G.B. thatsächliche Überladung des Schiffs rügen und zwar diese auch dann, wenn dieselbe durch Deckladung hervorgebracht ist, welche die Ablader der letzteren genehmigt haben (vgl. Bd. I S. 334 Prot. S. 3751)[2]).

Die Genehmigung des Abladers kann dem Empfänger (dritten Konnossementsinhaber) nur dann entgegengesetzt werden, wenn dieselbe aus dem Konnossement hervorgeht Hans. VIII Nr. 106. Wenn gesetzlich — wie bei gewissen gefährlichen Gütern — nur auf Deck geladen werden darf, ersetzt das Gesetz die Genehmigung des Abladers vgl. Bd. I S. 333, 334 daselbst N. 4 ebenso kann durch einen Handelsgebrauch die Genehmigung ersetzt werden (Prot. S. 2700), vgl. 568 N. 2.

2. Sehr auseinander gingen auf der Hamburger Konferenz die Ansichten in betreff der Frage, ob die hinsichtlich des Verdecks gegebene Vorschrift auf „die auf dem Verdeck eingedeckten Räume", die in neuerer Zeit auf den Schiffen angebrachten Hütten oder Dünetten (Oberkajüten) auszudehnen wäre. Eine ausdrückliche Bestimmung in diesem Sinne in das Gesetzbuch aufzunehmen, unterliefs man, um nicht „auf die vorliegende Streitfrage aufmerksam zu machen (Prot. S. 1759 f., S. 1868—1875). Es ist daher in jedem Falle durch Sachverständige festzustellen, ob die Dünetten so „fest gebaut" und wohl kalfatert", auch „so fest mit dem ganzen Gefüge des Schiffs (den Inhölzern) verbunden sind", dafs sie denselben Schutz gogen die See gewähren, wie der unter den Luken befindliche Raum, in welchem Falle dieselben mit Rücksicht auf die darin verladenen Güter dem sogen. Schiffsraum gleichzustellen sind vgl. H.G.Z. III Nr. 35[3]). Der Deckladung

2) Die meisten fremden Rechte stellen in betreff der Deckladungen dieselbe Regel auf, wie das d. H.G.B. So der französische *Code de comm.* Art. 229 (wie sich die gleiche Bestimmung bereits in der *Ordonnance de la marine* II Tit. 1 Art. 12 fand); das holländische H.G.B. Art. 348; der belgische *Code de comm.* II Art. 20; das finnländische Seegesetz Art. 82 (hier findet sich auch das Verbot, Güter an die äufseren Seiten des Schiffs zu hängen); die skandinavischen Seegesetze (§ 117), Italien (Art. 498) mit einigen Ausnahmen, die englische Praxis Scrutton p. 107, vgl. jedoch wegen Holzladungen Bd. I S. 334 N. 6 und überhaupt daselbst N. 4, sowie S. 66 dieses Bandes N. 41,

3) Die englische *Merchant Shipping Act* vom 15. August 1876 (39 und 40 *Victoria c. 80*), jetzt *Act* von 1894, *sect. 480,* welche die Holzladungen auf

steht rechtlich gleich, was in Boote verladen wird, die dem Schiff angehängt werden, ebenso was aufsenbords angehängt wird.

3. Von dem im Abs. 2 den Landesgesetzgebungen eingeräumten Recht hat keine derselben Gebrauch gemacht[4]).

§ 567.

Bei der Verfrachtung eines Schiffes im Ganzen hat der Schiffer, sobald er zur Einnahme der Ladung fertig und bereit ist, dies dem Befrachter anzuzeigen.

Mit dem auf die Anzeige folgenden Tage beginnt die Ladezeit.

Über die Ladezeit hinaus hat der Verfrachter auf die Abladung noch länger zu warten, wenn es vereinbart ist (Überliegezeit).

Für die Ladezeit kann, sofern nicht das Gegentheil bedungen ist, keine besondere Vergütung verlangt werden. Dagegen hat der Befrachter dem Verfrachter für die Überliegezeit eine Vergütung (Liegegeld) zu gewähren.

1. § 567 korrespondiert mit § 594 in betreff der Löschung, dessen Vorschriften daher hier grofsenteils ebenfalls ihre Erläuterung finden.

Unter Ladezeit, auch Liegezeit, Liegetage (in Frankreich *jours de planche* oder *staries*, in England *days for loading, lie-days* genannt) ist die Zeit zu verstehen, während welcher der Schiffer ohne besondere Vergütung auf die Ladung zu warten verpflichtet ist (vgl. Prot. S. 2087, S. 2471). Eine solche Ladezeit, deren Dauer in verschiedener Weise festgesetzt werden kann (§ 568), kommt infolge einer Rechtsvorschrift (also als gesetzliche Ladezeit: Entsch. des R.O.H.G. XII S. 130) bei der Befrachtung eines ganzen Schiffs, eines Teils und eines bestimmten Raumes eines solchen (§ 587) vor, während dies bei der Stückgüterfracht nicht der Fall ist (§ 588).

Der Ladezeit entspricht bei dem Löschen die Löschzeit (in Frankreich mit derselben Bezeichnung belegt wie jene, in Eng-

---

Deck einschränkt (vgl. vor. Note), hat mit Rücksicht hierauf eine genauere Beschreibung von Deck gegeben. Es heifst hier: Deckladung ist solche Ladung, welche geführt wird *in any uncovered space upon deck, or in any covered space not included in the cubical contents forming the ship's registered tonnage.* Ebenso bestimmt der belgische *Code de comm.* II Art. 20 Abs. 2: *Est assimilié au tillac toute construction ne faisant pas corps avec la membrure du vaisseau.* Und in den *York and Antwerp Rules* wird erklärt (I Abs. 2): *Every structure not built in with the frame of the vessel shall be considered to be a part of the deck of the vessel.*

4) Manche fremde Rechte lassen das Verbot der Deckladungen zessieren bei der Küstenfahrt (so der franz. *Code de comm.* Art. 229 bei *petit cabotage*) oder bei solchen Ladungen, für welche durch allgemeinen Gebrauch oder Ortsgebrauch die Verladung auf Deck zulässig ist (so finnländisches Seeges. Art. 82) oder bei Ortsgebrauch am Ort der Abladung (so in England Scrutton p. 107).

land *days for unloading — discharging —, lie-days* genannt) d. h. die Zeit, welche dem Empfänger ohne besondere Vergütung zur Empfangnahme der Ladung gewährt wird. Von dieser gilt auch das von der Ladezeit vorstehend Bemerkte (vgl. §§ 594, 595, 603, 604).

2. Das Schiff ist zum Laden fertig und bereit, sobald es im stande ist, die Ladung einzunehmen und sich zu diesem Zweck unverzüglich nach einem ihm anzuweisenden oder einem ortsüblichen Ladungsplatz zu begeben (R.O.H.G.Entsch. XV S. 234, Bolze XV Nr. 337). Das Schiff mufs also nicht allein in dem Hafen angekommen sein, in welchem geladen werden soll (vgl. hierüber Bem. Nr. 2 zu § 560), sondern es mufs auch leer[1]) und durch keine hafenpolizeilichen oder allgemeinpolizeilichen[2]) oder Zollvorschriften oder sonstige Hemmnisse (vgl. § 560 Bem. Nr. 5 und 6), sich nach einem Ladungsplatz zu begeben und dort die Ladung einzunehmen, gehindert sein. Das H.G.B. bestimmt ferner im Anschlufs an das frühere gemeine Seerecht (Voigt im Neuen Archiv f. H.R. II S. 219) hier und im § 594, dafs es nicht Sache des Befrachters (Empfängers) ist, sich nach der Ladebereitschaft (Löschbereitschaft) des Schiffes zu erkundigen, sondern Sache des Schiffers, ihn von der Ladebereitschaft (Löschbereitschaft) zu benachrichtigen. Es ist daher nach Ankunft im Hafen und Eintritt der Ladebereitschaft (Löschbereitschaft) R.O.H.G.Entsch. Bd. XXIII Nr. 132, eine Anzeige an den Befrachter oder dessen Vertreter (§ 577) — bei dem Löschen an den Empfänger — erforderlich, welche ihrem Zweck gemäfs nicht ein formeller Akt ist, sondern nur eine formlose Erklärung, die überhaupt geeignet ist, den Genannten von der Ladebereitschaft (Löschbereitschaft) in Kenntnis zu setzen (R.O.H.G. a. a. O. und Entsch. Bd. XV S. 229, 230)[2a]). Immerhin ist aber eine bestimmte Erklärung nötig, es genügt nicht, dafs der andere Teil zufällig und von dritter Seite die Bereitschaft erfährt, da er erst auf Grund der eigenen Erklärung des Schiffers, dafs er sich für bereit halte, Veranlassung hat, seinerseits zu handeln, d. h. das Laden (Löschen) vorzubereiten. Weil es sich aber nicht um einen formellen Akt handelt, so kann

1) Es kann nicht, wenn erst ein Teil der Schiffsräume leer ist, diese zur Beladung anbieten. Dafs noch etwas Ballast im Schiff, steht jedoch unter Umständen der Ladebereitschaft nicht entgegen, H.G.Z. IX Nr. 47.

2) Z. B. gesundheitspolizeiliche (Quarantäne-)Vorschriften, vgl. Bd. I S. 441 ff.

2a) In dem ersten der beiden citierten Fälle wird eine im Comptoir des Empfängers an einen dort angetroffenen Commis gerichtete Aufforderung, nunmehr mit dem Löschen zu beginnen, in dem zweiten ein im Comptoir des Banquiers, der das Konnossement besafs, in Gegenwart desselben, wenn auch nicht geradezu an diesen, sondern an den mitanwesenden Kaufmann (an den der Banquier das Konnossement gegen Accept aushändigen sollte), gerichtete Erklärung, dafs das Schiff löschbereit sei, für ausreichend erachtet, vgl. § 592 Bem. Nr. 2.

man auch nicht fordern, dafs die Anzeige durchaus an einem Werktage oder zu den gewöhnlichen Geschäftsstunden erfolgen müsse [2b]).

Im Streitfall mufs das Schiff sowohl die Ladebereitschaft (Löschbereitschaft) wie die Anzeige beweisen. Ist aber das Schiff unstreitig im Hafen, so wird ein blofs generelles Bestreiten der ersteren nicht genügen, es mufs in substantiierter Weise behauptet werden, was trotzdem fehlt (vgl. Prot. S. 2080: „eine wirksame Einrede." R.O.H.G.Entsch. Bd. XIX S. 292: „substantiiertes Leugnen"). A. M.: O.L.G. Marienwerder, Seuff. Archiv Bd. 48 Nr. 116: der Schiffer habe nur die Anzeige zu beweisen, der andere Teil die behaupteten Mängel der Lade-(Lösch-)Bereitschaft [3]). Selbstverständlich kann auch ein anderer Beginn der Ladezeit als

2b) § 28 Abs. 2 Binnensch.Ges. schreibt dies freilich vor, hat aber auch eine gesetzliche nach Werktagen bemessene Lade- und Löschzeit. Das Seerecht rechnet dagegen (§§ 573, 597) gesetzlich in die Lade- und Löschzeit die Sonn- und Feiertage ein, woraus allein schon folgt, dafs auch die Meldung an solchen geschehen kann. § 358 H.G.B. und § 193 B.G.B. passen nicht hierher. Nur das ist zu beachten, dafs in der Geschäftszeit der Kaufmann eine in seinem Comptoir brieflich oder mündlich (an einen Commis) erstattete Meldung gegen sich gelten lassen mufs, wenn sie ihm auch nicht persönlich zu Ohren kam, aufserhalb der Geschäftszeit es aber Sache des Schiffers ist, eine solche Meldung entweder dem anderen Teil persönlich oder einem Generalvertreter (Prokuristen) desselben in Person zuzustellen. Entgegenstehende Ortsgebräuche und örtliche Verordnungen sind vorhanden (s. Anhang dieses Abschnitts), aber diese gelten nur, soweit es sich um den Beginn von Lade- und Löschzeit handelt, die durch diese Verordnungen oder Ortsgebräuche festgesetzt sind, nicht bei vertragsmäfsigen Lade- und Löschzeiten, vgl. § 568 und Bem. zu § 575.

3) Auch die englische und belgische Praxis fordern bei dem Laden eine Anzeige (anders bei der Löschung, s. N. 2 zu § 594), vgl. Scrutton Art. 38—41; Aspinall VII p. 106 ff.; Jacobs I S. 326. Die Ladezeit beginnt in England aber, neuerer Praxis gemäfs, wenigstens der Regel nach, nicht wie bei uns mit dem auf die Anzeige folgenden Tag, sondern erst mit dem Tag, welcher folgt, nachdem das Schiff den bestimmten oder vom Ablader zu bestimmenden Ladungsplatz eingenommen, oder das in der Charter ohne nähere Bestimmung des Ladungsplatzes benannte oder von dem Befrachter zu wählende Bassin (Dock) erreicht hat, vgl. die Citierten und Carver, sect. 622. Wie der Ladungsplatz zu bestimmen und beschaffen sein mufs s. S. 116 N. 7. Die skandinavischen Gesetze (§ 118) verpflichten das Schiff zur Anzeige, nachdem es den Ladeplatz eingenommen hat, und lassen die Ladezeit erst an dem auf diese Anzeige folgenden Tag (bei Anzeige zu später Stunde sogar erst dem weiter folgenden Tag) beginnen (vgl. N. 2 zu § 594). In Frankreich ist der Tag, von welchem an (d. h. mit Ausschlufs desselben) die Ladezeit berechnet wird, je nach Ortsgebrauch verschieden, Lyon-Caën Nr. 791. Bei uns findet dagegen das Verholen des Schiffs nach dem Ladungsplatz häufig noch in der Ladezeit statt. Allerdings ist das Schiff verpflichtet, auch schon, wenn möglich, an dem Tage der Anzeige nach dem Ladungsplatz hinzulegen. — Aufenthalt des Schiffes im Orderhafen fällt nicht in die Ladezeit, für Verzögerungen dort können Liegegelder ohne Abrede nicht nach den Sätzen und Gesetzen, welche für den Bestimmungshafen gelten, berechnet werden, vgl. R.G.Entsch. Bd. 9 Nr. 8 (and. Mein. Lewis, 2. Aufl. S. 259) und N. 2 zu § 560.

der gesetzliche vereinbart werden (Hans. I S. 97: *The vessel to be loaded as fast as possible after arrival of the stuff on the quay*).

3. Über die Ladezeit hinaus auf die Ladung zu warten, würde der Schiffer an und für sich nicht verpflichtet sein, wie dies auch § 570 ausdrücklich anerkennt. Nun ist aber im Handelsverkehr der Befrachter oft ohne seine Schuld verhindert, diese Frist einzuhalten. Auch fordert es oft sein Interesse, die Beladung eine Zeit lang hinauszuschieben, z. B. um etwa ein Fallen der Preise zu verladender Waren abzuwarten. Daher pflegen sich die Befrachter aufser der eigentlichen Ladezeit noch eine fernere Zeit zur Ausführung der Beladung auszubedingen[4]). Das H.G.B. hat die vertragsmäfsige Festsetzung einer solchen ferneren Frist durch Befrachter und Verfrachter ausdrücklich zugelassen. Diese s. g. Überliegezeit (französisch *surestaries*, englisch *days on demurrage*) ist lediglich eine Verlängerung der Ladezeit, von der sie nur deshalb unterschieden wird, weil seitens des Befrachters dafür eine Vergütung zu entrichten ist. Die Vergütung für die Ladezeit ist in der stipulierten Fracht mitbegriffen. Daher wird für die Ladezeit eine bei Beladungen der in Rede stehenden Art durchschnittlich ausreichende Frist berechnet. Werden nun für den Fall, dafs diese sich nicht als genügend herausstellt, noch Überliegetage zwischen den Kontrahenten vereinbart, so mufs dafür auch eine besondere Vergütung gewährt werden, weil diese noch nicht in der Fracht enthalten ist[5]).

4. Diese Vergütung, das s. g. Liegegeld (französisch *indemnité de surestaries*, englisch *demurrage*) hat denselben Charakter

---

4) Entsch. des O.A.G. zu Rostock vom 24. Februar 1851 (in Seufferts Archiv VII Nr. 87). In der früheren Zeit bestand eine allgemeine Praxis, wonach die Überschreitung der Ladezeit den Schiffer (auch ohne besondere Verabredung) nur berechtigte, vom Befrachter eine angemessene Vergütung für den längeren Aufenthalt zu fordern, nicht aber ohne weiteres den Kontrakt als nicht mehr zu Recht bestehend zu betrachten. S. Voigt im Neuen Archiv f. H.R. II S. 214; Desjardins III S. 461 ff. Auch das Seerecht von Oleron Art. 22 (Pardessus, *Collection* I S. 338 f.) und das Wisbysche Seerecht Art. 37 (Pardessus I S. 487) legen dem Befrachter nur die Pflicht zum Schadenersatz auf, wenn er das Schiff über die vereinbarte Ladezeit aufhält. Im *Consulado del mare* c. 35 (Pardessus II S. 80 f.) heifst es sogar: Der Schiffer soll auf die Kaufleute im Falle einer Verhinderung (nämlich die Güter rechtzeitig zu liefern; *si empediment hi será*) warten.

5) Die bei § 561 N. 1 erwähnten fremden Rechte erkennen neben der vertragsmäfsigen Überliegezeit auch eine auf Ortsgebrauch beruhende an. Einige Seegesetze fixieren selbst eine Überliegezeit, die in Ermangelung einer vertragsmäfsigen eintritt; so die skandinavischen Seegesetze (§ 120); das finnländische Seegesetz (Art. 91 f., 96). Das englische Recht kennt dagegen, wie das deutsche, Überliegezeit nur auf Grund eines Vertrages; s. Scrutton Art. 128; Carver, sect. 609. Das holländische H.G.B. (Art. 457) versteht unter Liegetagen die Zeit, welche der Befrachter über die vertragsmäfsige oder gesetzliche Ladezeit hinaus das Schiff bei der Abladung aufhält, und wofür er die vereinbarte oder durch Sachverständige zu arbitrierende Entschädigung dem Schiffer zu zahlen hat; giebt jedoch dem Befrachter auf solche kein Recht, abgesehen von dem Fall, wo dies vereinbart ist (vgl. Art. 464 f.).

wie die für die Ladezeit zu entrichtende, in der Fracht mit enthaltene Vergütung, teilt daher auch deren rechtliche Schicksale (vgl. z. B. § 614). Dieselbe kann jetzt — d. h. nach der ihr vom H.G.B. angewiesenen Stellung — nicht als Schadensersatz oder Vertragsstrafe aufgefafst werden, wie dies früher die herrschende Meinung unter den Juristen war[6]). Eine Vertragsstrafe setzt nämlich die Verletzung eines Vertrages voraus. Der Befrachter, welcher in die Lage kommt, Liegegeld zu entrichten, hat sich aber nicht eines Vertragsbruchs schuldig gemacht, indem er die Überliegezeit für sich in Anspruch nahm, sondern hat ein vertragsmäfsiges Recht ausgeübt (vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. XIX Nr. 29 S. 93 f., Hans. XVII Nr. 18 Urt. des Reichsger. vom 28. Sept. 1892, Seuff. Archiv Bd. 48 Nr. 200)[7]). Auf der Hamburger Konferenz wurde von keiner Seite den Überliegegeldern die Bedeutung einer Vertragsstrafe beigelegt, obwohl der Antrag, zu Protokoll auszusprechen, dafs das Liegegeld als Miete aufzufassen sei, abgelehnt wurde (Prot. S. 3385). Der Anspruch auf Liegegeld setzt daher irgend ein Verschulden auf seiten des Befrachters nicht voraus (R.O.H.G.Entsch. Bd. XV S. 224, Bd. XIX S. 94).

5. Liegt aber in der Inanspruchnahme von Überliegezeit keine Vertragsverletzung, so hat auch der Befrachter, selbst wenn er absichtlich ohne zwingende Gründe dieselbe ausnutzt, nicht für einen den Betrag des Liegegeldes übersteigenden Schaden einzustehen, der daraus (z. B. infolge neuer Schiffahrtsabgaben oder inzwischen eingetretenen Frostes, der das Schiff am Auslaufen verhindert) entsteht (Erk. des Hamb. Handelsger. vom 2. November 1854, bei Voigt a. a. O. S. 242, auch Hans. XVII Nr. 18), wogegen nach der entgegengesetzten Theorie der Befrachter hierfür im Falle des Verschuldens aufzukommen hätte (Voigt a. a. O. S. 229 f.; vgl. überhaupt Prot. S. 2092, S. 2247

6) Pöhls, Seerecht II S. 482; Kaltenborn, Seerecht I S. 350; Voigt im Neuen Archiv f. H.R. II S. 227 ff.; Entsch. des O.A.G. zu Kiel vom 13. Juni 1857, in Seufferts Archiv XII Nr. 15. Es fand zwar auch die entgegengesetzte Ansicht ihre Vertreter, so in einem Erk. des hamburg. Handelsger. vom 2. November 1854, abgedruckt in Voigts Neuem Archiv a. a. O. S. 242; vgl. Hermann und Hirsch, Samml. S. 75.

7) In der französischen Jurisprudenz und Doktrin findet sich eine zwiefache Auffassung des Überliegegeldes. Nach der einen erscheint dasselbe als *la réparation d'un temps perdu par le fait de l'affréteur et l'indemnité d'un dommage;* nach der anderen, welche sich der Kassationshof angeeignet hat, als *l'accessoire et le complément du fret (déterminé par la convention ou par l'usage des lieux d'après la durée des retards).* S. Desjardins III S. 622 bis 625, vgl. S. 472; Lyon-Caën Nr. 797. In Belgien ist erstere Auffassung vorherrschend, aus welcher namentlich gefolgert wird, dafs zur Begründung des Anspruchs auf Liegegeld stets eine *mise en demeure* erforderlich sei, selbst bei fest bestimmter Ladezeit, aber doch nicht, dafs für Extraschäden, die durch Ausnutzung der Überliegezeit (*surestaries*) entstehen, besonderer Ersatz gefordert werden könne, Jacobs S. 331, 332, 336.

bis 2250). Ebensowenig kann gegen den Anspruch auf Liegegeld eingewandt werden, daſs das Schiff thatsächlich aus der Verzögerung keinen Schaden hat (Reichsger. in Seuff. Archiv Bd. 48 Nr. 200, Bolze XV Nr. 339, R.O.H.G.Entsch. V Nr. 30).

6. Die Pflicht zur Zahlung fortlaufender Liegegelder hört jedenfalls mit beendeter Abladung auf. Diese erfordert nicht bloſs Übernahme, sondern thatsächliche Einschiffung der Ladung (R.O.H.G.Entsch. Bd. XVIII S. 131 ff.) und ist erst völlig beendet, wenn das Schiff im Besitz der nötigen Ladungspapiere ist, um die Ausklarierung und spätere Einklarierung bei den Zollbehörden bewirken zu können (§ 591). Bleibt das Schiff darüber hinaus länger liegen, z. B. wegen eines Streits über den Inhalt der Konnossemente oder wegen Nichtbezahlung von Frachtvorschüssen oder Liegegeldern, so gebührt ihm dafür kein Liegegeld, denn der Schiffer kann sich durch Vorbehalte im Konnossement die Geltendmachung seiner desfallsigen Ansprüche — einschlieſslich seines Schadens, z. B. im Falle anderweitiger Beschaffung von Geld durch Bodmerei — bei Auslieferung der Ladung gegen den Empfänger sichern (R.G.Entsch. Bd. XV S. 74 ff.). Erklärt der Befrachter vor Ablauf der Überliegezeit, daſs er die weitere Beladung einstelle, so erwachsen keine weiteren Liegegelder (s. § 578). Vgl. S. 145.

7. Über die Stellung eines vom Befrachter verschiedenen Abladers und sein Verhältnis zum Schiffer und Befrachter s. § 577 und Bem. Nr. 5 zu § 556.

8. Schuldner des Liegegeldes ist der Befrachter, dem der Regreſs gegen den Ablader, wenn dieser dasselbe verschuldet hat, zusteht (vgl. § 556 Bem. Nr. 5). Haben mehrere Befrachter gemeinschaftlich das ganze Schiff gechartert, so haften sie aus dem Vertrage für erwachsendes Liegegeld (wie für die Fracht) nach den Regeln des bürgerlichen Rechts als Gesamtschuldner B.G.B. § 427, unter sich haften sie zu gleichen Anteilen B.G.B. § 426, soweit nicht überwiegende Schuld Mehrhaftung begründet. Verschieden von diesem Fall sind die Fälle des § 587, vgl. Bem. Nr. 4 das. Inwieweit das bei der Beladung erwachsene Liegegeld auch von dem Empfänger gefordert werden kann, s. Bem. Nr. 3 zu § 614.

9. Die Ladezeit ist zu Gunsten des Befrachters, nicht auch zu Gunsten des Verfrachters gesetzt (vgl. oben Nr. 3). Wird die Übernahme der Ladung nicht nur durch zufällige Ereignisse (vgl. § 573) sondern durch Verschulden des Schiffers verzögert, so ist dieser und das Schiff für den dem Befrachter oder Ablader (vgl. S. 82 N. 7) entstehenden Schaden haftbar (§§ 512, 486 H.G.B.), selbst dann, wenn die Beladung demnächst — infolge gröſserer Anstrengungen des Abladers — noch in der Ladezeit zu Ende gebracht wird. Das Schiff muſs aber durch thatsächliches Anbieten der Ladung und Mahnung des Befrachters

oder Abladers in Verzug gesetzt sein (§§ 284, 288 B.G.B.)[8]). Weigert sich das Schiff überhaupt, Ladung zu nehmen, so liegt Bruch des Vertrages im Ganzen vor. In solchem Fall kann sofort Schadensersatz wegen Nichterfüllung gefordert werden. Es ist üblich, eine solche Weigerung durch eine öffentliche Urkunde (Protest) festzustellen vgl. H.G.Z. V Nr. 7 (vorgeschrieben z B. von Spanien Art. 673 Mexico Art. 748).

Eine Vertragsstrafe, welche für den Fall der Nichterfüllung bedungen ist, kann niemals bei blofsen Verzögerungen, die nicht zum Rücktritt berechtigen, beansprucht werden (unrichtig Urt. O.L.G. Celle 7. Januar 1896 Seuff. Arch. Bd. 52 Nr. 178), vgl. B.G.B. §§ 339 ff. Über die englischen Klauseln in dieser Beziehung (*penalty, indemnity*) s. Bem. Nr. 4 zu § 579.

10. Bei dem grofsen Wert des Zeitgewinns für die Dampfer kommt es vor, namentlich bei Kohlenladungen in England, die an sich in *regular turn* erfolgen (vgl. S. 137 N. 2), dafs die Verfrachter ihrerseits den Befrachtern für Ersparung an der Ladezeit eine aus Tagen oder Stunden bemessene Vergütung (*rachat de planche, despatch-money*) versprechen, die in ähnlicher Weise wie das Liegegeld berechnet wird, vgl. Carver, sect. 633, Scrutton p. 234 N. 1, Jacobs I p. 330)[9]). Ohne ausdrückliche Abrede steht den Befrachtern, welche nicht die volle Ladezeit ausnutzen, ein Anspruch auf Kürzung der Fracht nicht zu.

11. Im Fall eines Streits darüber, welche Ladezeit mafsgebend sei (z. B. ob die ortsgesetzliche oder eine vertragsmäfsige), kann derjenige Teil, welcher unter Protest und mit Vorbehalt seiner Rechte sich vorläufig den Prätensionen des andern Teils fügt und dadurch Mehrkosten hat, demnächst Ersatz fordern, wenn er im Recht war R.G. Entsch. Bd. 36 S. 187 ff.

§ 568.

Ist die Dauer der Ladezeit durch Vertrag nicht festgesetzt, so wird sie durch die örtlichen Verordnungen des Abladungshafens und in deren Ermangelung durch den daselbst bestehenden Ortsgebrauch bestimmt. Besteht auch ein solcher Ortsgebrauch nicht, so gilt als Ladezeit eine den Umständen des Falles angemessene Frist.

Ist eine Überliegezeit, nicht aber deren Dauer, durch Vertrag bestimmt, so beträgt die Überliegezeit vierzehn Tage.

---

8) Wie solche Verzögerungen des Schiffes aufserdem beim Entstehen von Überliegetagen gegen den Anspruch auf Liegegeld Einreden begründen können, sowie darüber, unter welchen Voraussetzungen solche Verzögerungen anzunehmen sind, s. Bem. Nr. 2 zu § 574.

9) In dem H.G.Z. VIII Nr. 42 entschiedenen Fall wird *despatch-money* in anderem Sinn als eine Vergütung erwähnt, die Befrachter an die abladende Kohlenmine für schnellere Beladung (aufserhalb des *regular turn*) zahlten.

Enthält der Vertrag nur die Festsetzung eines Liegegeldes, so ist anzunehmen, dafs eine Überliegezeit ohne Bestimmung der Dauer vereinbart sei.

1. Der Paragraph, der mit § 595 in betreff der Löschung korrespondiert, unterscheidet drei Arten der Normierung der Ladezeit: a. Festsetzung durch Vertrag; b. Bestimmung nach den örtlichen Verordnungen oder dem Ortsgebrauch; c. Festsetzung nach den Umständen des Falls[1]), auf welche der Richter in dieser Reihenfolge zu rekurrieren hat (Entsch. des R.O.H.G. XVIII S. 363). In letzterem Falle ist eine Zeit anzunehmen, während welcher die betreffenden Güter nach den bestehenden örtlichen Einrichtungen[2]) unter ge-

1) Die bei § 561 N. 1 genannten Gesetze überlassen in Ermangelung vertragsmäfsiger Festsetzung auch die Bestimmung der Dauer der Ladezeit dem Ortsgebrauch und in Ermangelung eines solchen der richterlichen Festsetzung; Lyon-Caën Nr. 790; Jacobs I S. 326. In Frankreich beträgt die Ladezeit nach einem weit verbreiteten Ortsgebrauch für *long cours* und *grand cabotage* vierzehn Werktage, für *petit cabotage* drei Werktage. Nach den skandinavischen Seegesetzen (§§ 119, 121 regelmäfsige Tourschiffe ausgenommen), dem finnländischen (Art. 91) und dem portugiesischen Seegesetz (Art. 545) tritt in Ermangelung vertragsmäfsiger Bestimmung eine nach Gröfse, Tragfähigkeit und Gattung (Segelschiffe oder Dampfschiffe) abgestufte gesetzliche Ladezeit ein (in Portugal z. B. von einen Tag pr. 120 Tons Gewicht bei Dampfern und pr. 60 Tons Gewicht bei Seglern, Sonn- und Feiertage mit gerechnet). Nach englischem Recht tritt in Ermangelung vertragsmäfsiger Festsetzung stets richterliche Bestimmung der Ladezeit ein, wobei *a time reasonable under the circumstances then existing* mit Ausnahme von *self imposed inabilities*, aber unter Berücksichtigung zufälliger Behinderungen oder Erschwerungen (vgl. § 574 N. 9) *with reference to the means and facilities and the course of business of the port* festzusetzen ist. Eine Festsetzung der Ladezeit durch örtliches Gewohnheitsrecht (Ortsgebrauch in unserem Sinn) ist in den englischen Häfen unbekannt. — Inwieweit Handelsgebräuche bei der Bestimmung der Ladezeit zu berücksichtigen sind, s. N. 2; vgl. Scrutton Art. 131, 132. Wird die Bestimmung der Lade- oder Löschzeit dem Befrachter selbst oder einem Dritten überlassen, so kommen §§ 315 ff. B.G.B. bei uns zur Anwendung; vgl. den Fall Aspin. VIII p. 473, wo die Bestimmung der Ladezeit der abladenden *colliery* (vgl. N. 2) überlassen wurde.

2) Wie weit ist dabei auf bestehende thatsächliche Gebräuche, Usanzen, Übungen, Handelssitten (§ 346 H.G.B., §§ 157, 242 B.G.B.) am Ort der Abladung Rücksicht zu nehmen? Nach allgemeinen Regeln unterscheidet sich die Wirkung solcher Gebräuche von der Wirkung eines örtlichen Gewohnheitsrechts („Ortsgebrauch“ im Sinne des Artikels vgl. Bem. zu § 561) dadurch, dafs letzteres zwingend ist, soweit nicht ausdrücklicher Vertrag es beseitigt, jene dagegen nur dann binden, wenn der Wille der Kontrahenten, sich diesen Gebräuchen zu unterwerfen, erkennbar ist. So die bisherige Rechtsprechung auf Grund der Art. 1, 279 des alten H.G.B. Es ist nicht zu billigen, wenn Danz (Fischers Abhandl. Bd. I Heft 2 S. 69 ff., Dogmat. Jahrb. Bd. 36 S. 373 ff., Deutsche Juristenzeitung 1899 S 139 ff.), Staub (Kommentar zum H.G.B., 6. Aufl. S. 6 ff.) diesen Unterschied im wesentlichen als aufgehoben ansehen. Die §§ 151, 242 B.G.B. setzen den Willen, sich Verkehrssitten zu unterwerfen, voraus, soweit dies mit Treu und Glauben vereinbar ist, R.G.Entsch. Bd. 21 S. 89, R.O.H.G. Entsch. Bd. 6 S. 78, Bd. 12 S. 287, Bd. 13 S. 370. Dieser Wille ist zu präsumieren, wenn beide Kontrahenten bei Abschlufs des Vertrages diese Ge-

wöhnlichen Verhältnissen (ohne zufällige Behinderungen, die nur unter Umständen gemäfs § 573 zu einer Unterbrechung des Laufes

---

bräuche kannten oder dieselben in den Kreisen Beider notorisch waren, oder wenn sie über eine Art der Ausführung des Vertrages sich verständigten, welche, wie sie wufsten, nur bei gleichzeitiger Unterwerfung unter damit verbundene Gebräuche möglich ist, selbst wenn dieselben ihnen im einzelnen nicht bekannt waren, z. B. wenn Ladung in einem bestimmten Hafenbassin (Dock) oder sonstigem Ladungsplatz vereinbart wird, der jedem Benutzer nur bei Unterwerfung unter die Regulative desselben gestattet ist (bestimmte Reihenfolge nach Meldung, Laden und Löschen durch die Angestellten des Docks u. s. w.) oder wenn derartige Regulative überhaupt für den ganzen Hafen bestehen, vgl. Hans. XIV Nr. 40; Scrutton p. 240, 241; Aspinall VII p. 186 ff., 240 ff. Es kann aber diese Unterwerfung auch ausdrücklich durch Klauseln bedungen sein, welche auf diese Gebräuche entweder allgemein hinweisen, so in allen englischen Klauseln, in welchen auf die *customs of the port* (worunter nur solche Übungen zu verstehen sind, nicht wirkliche Gewohnheitsrechte, Scrutton p. 240) verwiesen wird, oder *to load and discharge „as customary“* oder *with „customary despatch“* u. s. w., vgl. Scrutton Art. 8, 133; Carver, sect. 184 ff., oder auf bestimmte Gebräuche: so durch die Klausel *to load in regular turn*, welche namentlich bei Ladungen in den englischen Kohlenhäfen üblich ist und die Bedeutung hat, dafs die Schiffe sich, sobald sie ladefertig sind, bei dem betreffenden Ablader (der *colliery*, Kohlenmine) melden und von diesen der Reihenfolge der Meldung nach beladen werden (vgl. weiter unten). Die Klauseln haben stets eine dem Ablader (oder Empfänger) günstige Tendenz. Ist z. B. nach den Gebräuchen eines Docks zu laden oder zu löschen, welches nur seine Angestellten die Beladung oder Entlöschung besorgen läfst, also auch die schiffsseitige Thätigkeit durch eigene Arbeiter ausschliefst, vgl. die Fälle Aspin. VII S. 186 ff., 260 ff., so mufs der Ablader (Empfänger) im Fall eines Streiks unter den Dockarbeitern selbst nach unserem Recht (vgl. § 573, über das dem Ablader noch weiter begünstigende englische Recht s. daselbst N. 9) entschuldigt sein, ebenso wenn beschränkte öffentliche Krahn- und sonstige Anstalten usanzmäfsig benutzt werden, im Fall einer Störung im Betrieb dieser Anstalten, weil auf diese dann der Ablader (Empfänger) keinen Einflufs hat und durch solche Betriebsstörung jede usanzmäfsige Beladung (Löschung) gehindert wird (§§ 573 Nr. 1, 597 Nr 1). — Zu beachten ist aber, dafs ein offenbarer Mifsbrauch nie den Anspruch darauf haben kann, als Handelssitte behandelt zu werden, was die englischen Juristen so ausdrücken, dafs ein *custom „reasonable“* sein müsse, vgl. die Bd. I S. 335 cit. Entscheidung des Reichsgerichts, Hans. X Nr. 37 (Seufferts Arch. Bd. 44 Nr. 268), Carver, sect. 189, und dafs ein allgemeiner an dem Platz befolgter Gebrauch vorliegen mufs (vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. 21 S. 229; Carver, sect. 186, 187). Es ist ferner zu beachten, dafs die Festsetzung einer bestimmten Ladezeit (oder Löschzeit) nach Tagen oder Stunden oder nach Endtermin (z. B. bis 10. Mai Abends), das Recht des Abladers (Empfängers) sich durch irgend welche Gebräuche, welche die Abladung (oder Entlöschung) hinderten, zu exkulpieren von selbst ausschliefst. Gerade durch die Abrede bestimmter Zeiten wollen die Verfrachter ihre Ansprüche auf Liegegeld vor solchen Einreden schützen (vgl. Reichsgericht in Bolze XV Nr. 337 bei einem Fall mit fest bestimmtem Endtermin). Wo also in einer Charter eine solche getroffen ist, da darf, soweit Liegegeld in Frage kommt, auch einer gleichzeitigen Klausel, die auf Gebräuche (*customs of the port*, *regular turn*) verweist, keine Bedeutung beigelegt werden, vgl. Carver, sect. 196. Deshalb hätte das R.O.H.G. in dem Bd. XXI S. 227 ff. entschiedenen Fall schon aus diesem Grund den Einwand des Abladers abweisen können. Dagegen kann in solchem Fall der Klausel die Bedeutung beigelegt werden, dafs das Schiff auch bei Überschreitung

der Ladezeit führen, und Erschwerungen s. S. 155) ohne besondere Anstrengung[3]) hätten abgeladen werden können (vgl. Entsch. des R.O.H.G. V S. 140). Es ist also Rücksicht zu nehmen auf die Menge und Beschaffenheit der Waren, sowie auf die Ladevorrichtungen, auf die Art und Gröfse des Schiffes (Segelschiff oder Dampfer), die Jahreszeit (vgl. Jacobs I p. 329), aber nicht auf lediglich die Person des Abladers betreffende Umstände. Die Mehrheit der Hamburger Konferenz hat es freilich abgelehnt, eine derartige allgemeine Regel aufzustellen, obwohl aus ihrer Mitte ein dahin zielender Antrag gestellt worden war (Prot. S. 2080).

2. Auch die Festsetzung der Überliegezeit erfolgt entweder durch Vertrag oder Gesetz, d. h. das H.G.B. selbst[4]).

---

der Ladezeit auf die Ladung so lange (gegen Liegegeld) warten müsse, bis in ortsgebräuchlicher Weise die Beladung vollendet ist, vgl. § 576. — Speciell in betreff des „*regular turn*" in den Kohlenhäfen sind zu vergleichen Carver, sect. 620 ff.; Abbott p. 295 ff.; Scrutton p. 94, 104, 284. Es kommt danach vor, dafs ortsgebräuchlich Dampfer den Vorrang vor Segelschiffen haben; bei dem Vorhandensein mehrerer Ladungsplätze mit „*turn*" hat wie sonst der Ablader die Wahl, welchen er anweisen will, der Schiffer kann nicht einwenden, dafs ein anderer Ladungsplatz vorhanden war, auf welchem er im „*turn*" früher herangekommen wäre (Scrutton p. 94 erwähnt hier jedoch eine abweichende schottische Entscheidung aus 1891, vgl. die ebenfalls abweichende Ansicht des R.O.H.G.-Entsch. Bd. XXI S. 229). Kommt im *turn* an das Schiff die Reihe, so mufs es unverzüglich beladen werden, die Ladung mufs zur Hand sein, Zufälle (Streik in der *colliery*, Unfälle der Eisenbahn) in dieser Beziehung gehen ohne Klausel zu Lasten des Befrachters (vgl. auch H.G.Z. III Nr. 180). Häufig werden in der Chartepartie auch die von dem Befrachter mit der *colliery* vereinbarten oder deren gebräuchliche Ladungsbedingungen (*usual colliery guarantee*) als mafsgebend erklärt, vgl. z. B. Aspinall VIII p. 574 ff.

3) Die Klausel „*to load without delay as fast the captain can take over*" (beim Löschen „*can deliver*") verlangt dagegen im einseitigen Interesse des Schiffes — welches seinerseits eine entsprechende Verpflichtung nicht übernimmt, Hans. XIX Nr. 72, and. M. Hans. XIV Nr. 40 — aufsergewöhnlich schnelle Abfertigung. Die Ablader (Empfänger) müssen so viel Mannschaften und Ladung stellen, dafs ohne jede Unterbrechung an sämtlichen zugänglichen Schiffsluken, was häufig noch ausdrücklich hinzugesetzt wird, entsprechend den in Thätigkeit befindlichen Kräften des Schiffes gearbeitet werden kann. Im übrigen gilt in betreff der Arbeitszeit, der Wirkung zufälliger Hindernisse, der Einwirkung von Gebräuchen im Sinne der N. 2 (vgl. Asp. VII S. 260) dasselbe wie sonst. Fordert das Schiff auf Grund dieser Klausel Liegegeld, so mufs es die einzelnen Verzögerungen nachweisen, in betreff deren dann zu beurteilen ist, wem dieselben gesetzlich zur Last fallen, es mufs auch dieselben während der Arbeit gerügt haben. Es kann nicht hinterher allgemein behauptet werden: „das Schiff hätte in so und so viel Tagen beladen werden können u. s. w.", vgl. H.G.Z. VIII Nr. 148/225 (Obergericht Hamburg 9. Juli 1875), Hans. IX Nr. 59, XII Nr. 27, XII Nr. 79 (hier durch den Zusatz *with customary despatch* abgeschwächt, wonach die sonst gebräuchliche Benutzung von Oberländer Kähnen statt Schuten dem Empfänger bei der Löschung zugestanden wurde), ebenso Hans. XVI Nr. 79 (wo der Zusatz lautet: „*and lighters receive*"), XIV Nr. 40, XV Nr. 52.

4) Die bei § 561 N. 1 genannten Rechte lassen eine Überliegezeit (*surestaries*) entweder nach Vertrag oder Ortsgebrauch zu. Bestimmt der

Haben die Kontrahenten eine Überliegezeit vereinbart, ohne deren Dauer festzusetzen, so wird dieselbe vom Gesetz auf 14 Tage bestimmt, und als Verabredung einer solchen unbestimmten und demgemäfs durch das Gesetz auf 14 Tage normierten Überliegezeit soll es auch angesehen werden, wenn der Vertrag, ohne der Überliegezeit Erwähnung zu thun, ein Liegegeld festgesetzt hat. Von welchem Zeitpunkt die Überliegetage beginnen, ist im § 569 bestimmt.

3. Die Wirkung des Ablaufs der Ladezeit bei nicht verabredeter Überliegezeit, sowie die des Ablaufs der Überliegezeit ist im § 570 festgesetzt.

4. Über die Art der Berechnung der Ladezeit und Überliegezeit siehe §§ 573, 575.

5. Soll das Schiff seine Ladung in verschiedenen Häfen einnehmen und ist für jeden derselben eine besondere Ladezeit ausbedungen, so machen an und für sich die für die verschiedenen Häfen eingeräumten Ladezeiten nicht eine gemeinsame Ladezeit aus, so dafs die in einem Hafen ersparten Liegetage von den in einem anderen zu viel gebrauchten abzurechnen und nur die über die sämtlichen Ladezeiten hinaus gebrauchten Tage als Überliegezeit zu betrachten wären; dies ist nur dann anzunehmen, wenn infolge einer besonderen Vereinbarung die Liegetage nach der Wahl des Befrachters transportabel sein sollen. Hat aber eine solche Vereinbarung stattgefunden, so bedarf es nicht noch einer ausdrücklichen Erklärung des Befrachters, dafs er sein Wahlrecht ausüben wolle (Entsch. des hamb. Handelsger. vom 7. Januar 1864 bei Hermann und Hirsch, Samml. Nr. 87 S. 359 f.).

Überhaupt ist anzunehmen, dafs die vertragsmäfsige Festsetzung der Ladezeit (ebenso Löschzeit) oder

---

Vertrag eine solche ohne Angabe der Dauer, tritt der Ortsgebrauch oder richterliche Bestimmung ein. Besteht hiernach eine Überliegezeit, so treten nach deren Ablauf die *contresurestaries* ein. Für die Zeit der *surestaries* wird eigentliches Liegegeld mit der Natur eines solchen gezahlt, für die folgende Zeit (wenn keine Überliegezeit besteht, schon nach Ablauf der Ladezeit) kann jeder Schaden liquidiert, mindestens aber für die Zeit der *contresurestaries* — auch *contrestaries* genannt — ein erhöhtes Liegegeld, das auch häufig durch Ortsgebrauch fixiert ist, gefordert werden, vgl. Lyon-Caën Nr. 793, 794; Jacobs I S. 326, 333, 335, 359. — Die skandinavischen Seegesetze (§ 120), Finnland (Art. 91) fixieren in Ermanglung eines Vertrags die Überliegezeit auf die Hälfte der Ladezeit. Portugal (Art. 545) kennt keine Überliegezeit, fixiert nur gesetzlich die Liegegelder. In England kennt man nur eine vertragsmäfsig fixierte Überliegezeit — *days on demurrage* —, für welche *demurrage* bezahlt wird, neben welchem sonstiger Schade nicht liquidiert werden kann. Besteht keine solche Überliegezeit, so kann jeder Schade aus verzögerter Beladung (*damage for detention*) liquidiert werden, es sei denn, dafs ausdrücklich — ohne Fixierung der Überliegezeit — ein bestimmtes *demurrage* (pro Tag oder Stunde) bedungen ist. Ebenso mufs nach Ablauf einer fixierten Überliegezeit *damage for detention* bezahlt werden, für welches aber *prima facie* das vertragsmäfsige *demurrage* mafsgebend bleibt, Scrutton Art. 128, 129.

Überliegezeit immer nur für den Hafen gilt, für den dieselbe vereinbart ist, also nicht als vorhanden anzusehen ist, wenn die Abladung (oder Löschung) infolge irgend eines Umstandes anderswo geschieht, so z. B. weil der Tiefgang des Schiffes es unmöglich macht, den ursprünglich vereinbarten Abladehafen zu erreichen und infolgedessen die Beladung in einem Vorhafen stattfindet. Denn die Vereinbarung basiert meistens auf den besonderen Verhältnissen jedes Hafens. Deshalb giebt auch die vertragsmäfsige Festsetzung der Löschzeit allein keinen absoluten Anhalt für richterliche Bestimmung der Ladezeit, ebensowenig umgekehrt, vgl. H.G.Z. IV Nr. 285 und V Nr. 232[5]). Auch sind bei getrennter Festsetzung von Lade- und Löschzeit in Ermanglung ausdrücklicher Abrede ersparte Ladetage nicht auf die Löschzeit transportabel, vgl. Voigt im Neuen Archiv f. H.R. II S. 221, H.G.Z. III Nr. 6[6]). Dagegen wird häufig eine gemeinsame Zeit für Laden und Löschen oder für das Laden oder Löschen in verschiedenenen Häfen festgesetzt[7]). Ein ungebührliches Aufhalten des Schiffes in einem Ordrehafen (vgl. § 560 N. 2) kann nicht durch Ersparung von Ladetagen ausgeglichen werden.

6. Wird die Ladung nur zum Teil im Hafen eingenommen, zum Teil aufserhalb desselben, z. B. auf der Reede oder im Vorhafen, so gilt, in Ermanglung einer Abrede oder einer für beide Teile mafsgebenden Usanz (vgl. oben N. 2, § 560 N. 1) die volle bedungene Ladezeit für die Beladung im Hafen allein, ebenso bei teilweisemEntlöschen vor dem Löschungshafen die volle bedungene Löschzeit für die Restladung im Hafen[8]), vgl. Carver, sect. 629, H.G.Z. V Nr. 73/102, Nr. 93/215, O.L.G. Hamburg 4. März 1889

5) In dem hier entschiedenen Fall war für eine Reise von einem englischen Hafen nach Hamburg oder Altona eine gemeinsame Lade- und Löschzeit festgesetzt. Das Schiff konnte aber infolge einer Klausel wegen Eisbehinderung in Glückstadt löschen. Die Gerichte entschieden, dafs als Löschzeit dort nicht der unverbrauchte Rest der Lade- und Löschzeit, die nur für Hamburg-Altona Geltung haben würde, mafsgebend sei. Es sei die Ladezeit, die im Abladehafen verbraucht werden durfte, entsprechend der vertragsmäfsigen ungeteilten Lade- und Löschzeit festzusetzen (vgl. N. 7) und danach etwa dort erwachsenes Liegegeld festzustellen, die Löschzeit sei nach dem Ortsgebrauch in Glückstadt oder richterlich festzusetzen.

6) Finnland (Art. 92 Abs. 3) giebt einem Befrachter, der gleichzeitig als Empfänger zuerst das Schiff zu löschen und demnächst zu beladen hat, das Recht, die Lösch- und Ladezeit zusammenzurechnen.

7) Vgl. hierüber R.O.H.G.Entsch. Bd. XV Nr. 63. Es ist solchenfalls keineswegs die Hälfte der Zeit als Ladezeit und die andere Hälfte als Löschzeit anzusehen. Die Vorschrift § 577 Abs. 2 gilt nur für jenen Fall. Kommt es also, wie im Fall der N. 5, darauf an, die Ladezeit allein zu ermitteln, so mufs dies nach dem Verhältnis der Hafeneinrichtungen und sonstigen Umstände geschehen. Über die Berechnung verbrauchter Zeit s. § 573 Bem. Nr. 2.

8) Anders bestimmt es für die Löschzeit in Hamburg ausdrücklich § 5 der Hamburger Verordnung über die Löschzeit (im Anhang dieses Abschnitts abgedruckt).

(Hans. X Nr. 59 und Seuff. Arch. Bd. 44 Nr. 274), O.L.G. Marienwerder 8. Sept. 1892 (Seuff. Arch. Bd. 48 Nr. 117), welches letztere diesen Satz jedoch zu beschränken sucht. — Über die Einwirkung der Klausel: *„or so near unto as she safely may get“* in diesen Fällen s. § 592 N. 1.

7. Leichter sind gegenüber dem Hauptschiff stets selbständige Fahrzeuge mit eigener Lade- und Löschzeit.

§ 569.

Ist die Dauer der Ladezeit oder der Tag, mit welchem die Ladezeit enden soll, durch Vertrag bestimmt, so beginnt die Überliegezeit ohne Weiteres mit dem Ablaufe der Ladezeit.

In Ermangelung einer solchen vertragsmäfsigen Bestimmung beginnt die Überliegezeit erst, nachdem der Verfrachter dem Befrachter erklärt hat, dafs die Ladezeit abgelaufen sei. Der Verfrachter kann schon innerhalb der Ladezeit dem Befrachter erklären, an welchem Tage er die Ladezeit für abgelaufen halte. In diesem Falle ist zum Ablaufe der Ladezeit und zum Beginne der Überliegezeit eine neue Erklärung des Verfrachters nicht erforderlich.

1. Der preufsische Entwurf des H.G.B. (Art. 479) fordert als Voraussetzung für den Beginn der Überliegezeit die Erhebung eines Protestes. Ein solcher wurde auf der Hamburger Konferenz in dem Falle für unentbehrlich erklärt, wenn die Ladezeit weder durch Vertrag noch durch Ortsgebrauch bestimmt und „somit ihre Dauer nach den Umständen des einzelnen Falles“ zu normieren wäre, da es solchen Falls an jedem festen und erkennbaren Endpunkt für die Ladezeit fehle. Aber auch bei den beiden anderen Arten der Normierung der Ladezeit hielt man den Protest für zweckdienlich, weil im Geschäftsverkehr die beiderseitigen Gerechtsame der Kontrahenten nur selten sogleich zur Anwendung gebracht würden, und der Schiffer häufig mit Rücksicht darauf, dafs er auch später wieder mit dem Befrachter Geschäfte zu machen gedächte, bereit wäre, eine Zeitlang noch unentgeltlich auf die Ladung zu warten. Der Befrachter müfste daher darauf hingewiesen werden, dafs er eine derartige Nachsicht beim Schiffer nicht ferner vorauszusetzen hätte (Prot. S. 2089 f., S. 2105 f.). Da nun aber diese Erwägung naturgemäfser Weise nur da Platz greifen kann, wo die Dauer der Ladezeit durch Ortsgebrauch und örtliche Verordnung ganz im allgemeinen, nicht aber, wo sie durch den Vertrag für den besonderen Fall festgesetzt ist, so liefs man für den Fall solcher Festsetzung im Frachtvertrage das Erfordernis der Protesterhebung fallen (Prot. S. 2107—2109, S. 2197 f.). Hierbei kann es natürlich auch keinen Unterschied begründen, ob nach dem Vertrage das Ende der Ladezeit mit einem bestimmten (d. h. „kalendermäfsig bestimmten“) Tage oder nach Ablauf einer bestimmten Zahl von Tagen eintreten soll (vgl. Entsch. des R.O.H.G. XXV S. 156 f.). Für die anderen Arten der Fest-

setzung der Ladezeit verlangte man eine Erklärung des Verfrachters, dafs die Ladezeit abgelaufen sei und er nunmehr für die folgende Wartezeit Liegegeld beanspruche. Hierbei verwandelte man jedoch den Protest in eine formlose Erklärung und gab nur ausnahmsweise dann dem Verfrachter in seinem Interesse das Recht, auf Kosten des Befrachters eine öffentliche Urkunde aufnehmen zu lassen, wenn er nicht in anderer Weise sich den Beweis, dafs er jene Erklärung abgegeben, sichern konnte (Prot. S. 2111 f.; H.G.B. § 571). Der Vorschrift des § 569 gegenüber ist die Berufung auf abweichenden Ortsgebrauch oder abweichende örtliche Verordnung gemäfs des Vorstehenden unzulässig (R.O.H. Ger. Entsch. Bd. XVIII Nr. 94). Die hier vorgeschriebene Erklärung ist ferner auch dann nötig, wenn zwar Vertragsabreden über die Ladezeit vorliegen, solche aber nicht positiv in Tagen, Stunden oder bestimmtem Termine die Dauer festsetzen, wie bei den in der N. 2 und 3 zu § 568 besprochenen Klauseln (zu den Klauseln das. N. 2 H.G.Z. VII. Nr. 189, Hans. VI Nr. 6, zu der Klausel das. N. 3 H.G.Z. VIII Nr. 148/225).

2. Aus der oben angegebenen Bedeutung dieser Erklärung ergiebt sich, dafs dieselbe auch vor Ablauf der Ladezeit abgegeben werden darf, nur mufs sie einen bestimmten Tag bezeichnen, von welchem ab das Liegegeld laufen soll (Prot. S. 3871—3874). Natürlich kann diese Erklärung niemals in der blofsen Anzeige der Ladebereitschaft gefunden werden, weil diese lediglich die Voraussetzung für den Anfang der Ladezeit ist (Entsch. des R.O.H.G. XVIII S. 365 f.). Die Erklärung kann zu jeder Zeit, auch an Sonn- und Feiertagen, abgegeben werden (vgl. § 567 N. 2b).

3. Wenn das Gesetz die Überliegezeit beginnen läfst, nachdem der Verfrachter dem Befrachter erklärt hat, dafs die Ladezeit abgelaufen sei, so ist dies so zu verstehen: Ist die Erklärung bereits innerhalb der Ladezeit abgegeben, so beginnt der Regel nach die Überliegezeit an dem auf den bezeichneten Endtermin der Ladezeit folgenden Tage; ist sie erst nachträglich abgegeben, an dem auf den Tag der Abgabe dieser Erklärung folgenden Tage. Dafs dies der Sinn der Bestimmung, ergiebt sich aus dem Grundsatz der Rechnung nach vollen Kalendertagen, vgl. Bem. Nr. 2 zu § 573 und R.G.Entsch. III S. 151 ff. Wo die Ladezeit beziehentlich das Liegegeld nach Stunden berechnet ist, wird ausnahmsweise auch eine entsprechend frühere Wirkung der Erklärung anzuerkennen sein[1].

---

1) In den fremden Rechten, auch den neuen skandinavischen Seegesetzen fehlt eine dem § 569 H.G.B. entsprechende Vorschrift. Vgl. jedoch in betreff der *Mise en demeure* nach belgischer Praxis N. 7 zu § 567.

§ 570.

Nach dem Ablaufe der Ladezeit oder, wenn eine Überliegezeit vereinbart ist, nach dem Ablaufe der Überliegezeit ist der Verfrachter nicht verpflichtet, auf die Abladung noch länger zu warten. Er mufs jedoch seinen Willen, nicht länger zu warten, spätestens drei Tage vor dem Ablaufe der Ladezeit oder der Überliegezeit dem Befrachter erklären.

Ist dies nicht geschehen, so läuft die Ladezeit oder Überliegezeit nicht eher ab, als bis die Erklärung nachgeholt ist und seit dem Tage der Abgabe der Erklärung drei Tage verstrichen sind.

Die in den Abs. 1, 2 erwähnten drei Tage werden in allen Fällen als ununterbrochen fortlaufende Tage nach dem Kalender gezählt.

1. Bei der Durchberatung dieser Materie kam man schliefslich zu dem Resultat, dafs „wenn im Frachtvertrage weder eine Überliegezeit, noch ein Überliegegeld bedungen worden“, der Schiffer „nach Ablauf der Ladezeit zur Einhaltung einer Überliegezeit nicht verpflichtet sei“. Trotzdem aber erklärte man den Verfrachter, unzweifelhaft mit Rücksicht auf die Gebräuche der beim Seehandel beteiligten Kreise, nicht für berechtigt, sich „ohne weiteres nach Ablauf der Ladezeit“ vom Vertrage loszusagen, sondern erst dann die weitere Einnahme der Ladung zu verweigern, wenn er drei Tage vorher, und zwar entweder nach Ablauf oder innerhalb der Ladezeit, „seinen Willen, dieses Recht auszuüben, dem Befrachter kundgegeben“ hätte. Und dies wurde auch auf den Fall ausgedehnt, dafs eine Überliegezeit vertragsmäfsig festgesetzt worden (Prot. S. 2471—2473). Die Kündigung ist ein formloser Akt (vgl. jedoch § 571), kann zu jeder Zeit, auch an Sonn- und Feiertagen erfolgen (vgl. Art. 567 N. 2b). Die Zeit, bis zu deren Ablauf der Verfrachter hiernach auf Ladung zu warten hat, heifst die „Wartezeit“ (§ 579).

2. Die hier in Rede stehende Kündigungsfrist von drei Tagen hat, auch wenn sie nicht in die Ladezeit fällt, nicht die Bedeutung einer Überliegezeit. Demgemäfs hat auch der Verfrachter dafür kein Liegegeld zu beanspruchen. Hat der Verfrachter bis zum Ende der Ladezeit oder noch länger mit der Abgabe seiner Erklärung gewartet, so ist dies als eine von seiner Seite freiwillig erfolgte Verlängerung der Ladezeit anzusehen (Prot. S. 2489)[1]). Anders liegt die Sache, wenn eine Überliegezeit überhaupt verabredet war. Würde in diesem Falle die Kün-

1) Es wird angemessener sein, dem Schiff Liegegeld zu gewähren, sobald nur die ursprüngliche Ladezeit verstrichen ist (vgl. § 30 Binnenschiff.-Gesetz), und nur das Recht, die Einnahme weiterer Ladung abzulehnen, von der Kündigung abhängig zu machen. — Beträgt die Ladezeit weniger als drei Tage, so kann der Verfrachter natürlich nicht drei Tage vorher kündigen. In diesem Fall genügt es, wenn er gleich bei Beginn der Ladezeit erklärt, dafs er nach deren Ablauf nicht länger warten wolle.

digung erst später als drei Tage vor Ablauf der Überliegezeit erfolgen, so würde der Verfrachter für alle Tage, welche hiernach das Schiff noch über die ursprüngliche Überliegezeit hinaus zu warten hätte, Liegegeld beanspruchen können. Denn in diesem Falle wird durch die Kündigungsfrist und die der Kündigung vorangehenden (nicht in die Überliegezeit fallenden) Tage die Überliegezeit in derselben Weise verlängert, wie im ersten Falle die Ladezeit (Prot. S. 2489 f.).

3. Bleibt das Schiff nach Ablauf der Kündigungsfrist noch liegen, ohne mit der Abladung fortzufahren (vgl. R.G.Entsch. Bd. XV S. 14 f.), so kann der Verfrachter für diese fernere Zeit Überliegegeld (auch im zuletzt gesetzten Falle) nicht fordern. Die Überliegezeit endet jedenfalls mit dem Ablauf der Kündigungsfrist, eine neue Überliegezeit kann, da die ursprüngliche auf einem Vertrage zwischen Verfrachter und Befrachter beruhte, nicht einseitig begründet werden, sondern setzt gleichfalls eine Übereinkunft beider Teile voraus. Diese ist aber dann anzunehmen, wenn nach Ablauf der Kündigungsfrist der Befrachter ohne Verabredung besonderer Vergütung mit der Abladung fortfährt; denn hierdurch giebt er mittels schlüssiger Handlung sein Einverständnis mit der Verlängerung der Überliegezeit zu erkennen (Prot. S. 2492; vgl. Hamb. G.Z. III Nr. 7). So auch § 122 der skandinavischen Seegesetze. Behält der Schiffer sich aber vor Fortsetzung der Beladung Ersatz weiteren Schadens vor oder gestattet er dieselbe überhaupt nur unter Vorbehalt seiner Rechte, so kann er diesenfalls auch einen weiteren, das Liegegeld übersteigenden Schaden im Falle des Verschuldens des Befrachters fordern (vgl. § 567 Bem. Nr. 5). Ähnlich Voigt im Neuen Archiv f. H.R. II S. 217 nach den Rechtsregeln vor Erlaſs d. H.G.B. Bei dem Löschen wird ihm nach § 602 H.G.B. ein solcher Anspruch schon ohne besonderen Vorbehalt gewährt, da er hier nicht ohne weiteres absegeln kann, vielmehr sich noch der Ladung oder des Restes derselben entledigen muſs (vgl. Begründung des Binnenschiff.-Ges. zu § 49 Abs. 2 dess. S. 79/80).

4. Durch den letzten Absatz wird ausgedrückt, daſs auch die Tage nicht auſser Ansatz bleiben, welche bei der Berechnung der Lade- und Überliegezeit nicht mitgerechnet werden, jeder Tag also gezählt wird, wenn auch an demselben durch Wind, Wetter und andere Zufälle jede Abladung oder die Annahme der Ladung unmöglich gemacht ist (§ 573). Als Grund hierfür wurde auf der Hamburger Konferenz geltend gemacht, „daſs in der Statuierung der dreitägigen Frist an sich schon eine gegen die allgemeine Natur des Vertragsrechts dem Befrachter zugestandene Begünstigung läge, die nicht ohne Nachteil zu weit ausgedehnt werden könnte“, daſs es demgemäſs gerechtfertigt wäre, die Tragung des während der Frist eingetretenen Zufalls dem durch Gewährung derselben „begünstigten Befrachter“ zur Last zu legen (Prot. S. 2487 f.).

5. Selbstverständlich kann und mufs der Schiffer vor Ablauf der Kündigungsfrist, sowie auch schon vor Ablauf der Ladezeit und Überliegezeit absegeln, wenn ihm die Befrachter in unzweideutiger Weise erklären, die Ladung nicht liefern zu wollen oder zu können (Erk. des O.A.G. zu Lübeck vom 21. Februar 1857 in Seufferts Archiv XII Nr. 293 und O.L.G. Hamburg Hans. XIII Nr. 2). Er hat dann die im § 580 bestimmten Ansprüche (vgl. § 578, 579)[2]).

6. Berechtigt ein zufälliges Ereignis den Verfrachter, vor Ablauf der Wartezeit den Vertrag vollständig oder in betreff des noch nicht eingenommenen Teils der Ladung gemäfs der §§ 629, 637 zu lösen und letzterenfalls mit Teilladung die Reise anzutreten (z. B. wenn das Schiff einzufrieren droht vgl. Bem. Nr. 3 zu § 637), so wird für den Befrachter kein Anspruch auf Entschädigung begründet, dagegen verliert aber auch der Verfrachter seine Fracht für die nicht abgeladenen Güter (§ 629 H.G.B., § 323 B.G.B), während bereits entstandene Liegegelder ihm verbleiben. Anders wenn ersichtlich einer der beiden Kontrahenten die Tragung des Risikos übernommen hatte. War z. B. ausdrücklich die Vereinbarung getroffen, dafs das Schiff vor Eintritt des Frostes expediert werden sollte, so würde darin eine bedingte Beschränkung der Wartezeit und eine Übernahme der Gefahr von seiten des Befrachters liegen, somit derselbe verpflichtet sein, dem Verfrachter auch für nicht eingenommene Ladung die Fracht zu zahlen, wenn das Schiff bereit und imstande gewesen war, bis dahin auch diese einzunehmen (Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 25. November 1865, in Kierulffs Samml. I Nr. 87 S. 1053) und die sonst noch im § 578 statuierte Entschädigung zu leisten. Ist der Antritt der Reise nur bis zu einem bestimmten Termin möglich, der vor Ablauf der Wartezeit eintritt, so entstehen dieselben Rechtsfolgen — je nach Lage der Umstände — wie in den vorher erörterten Fällen. So wenn die Ausfuhr der Ladungsgüter nur bis zu einem bestimmten Termin noch gestattet ist (vgl. § 629 Nr. 1)[3]).

---

2) Die fremden Rechte kennen der Regel nach die Notwendigkeit einer Kündigung auch in diesem Fall nicht. Das Schiff kann also segeln, sobald Lade- und etwaige Überliegezeit verstrichen ist, vgl. z. B. § 122 der skandinavischen Seegesetze Scrutton Art. 44. In den Ländern des französischen *Code* wird aber doch angenommen, dafs der Schiffer nicht ohne Kündigung (*mise en demeure*) segeln dürfe, falls ihm dies nicht etwa durch Vertrag oder Ortsgebrauch ausdrücklich gestattet sei. Lyon-Caën Nr. 798. Bei uns würde ein örtliches Gewohnheitsrecht oder örtliche Verordnung dem Gesetz gegenüber nicht in Betracht kommen, da in § 570 dem „Ortsgebrauch" eine solche Wirkung nicht beigelegt wird. Dagegen kann durch Vertrag und folglich auch durch Usanz, der sich die Parteien unterworfen haben (vgl. § 561 N. 1, § 568 N. 2), die Pflicht zur Kündigung in Fortfall kommen.

3) Hiernach ist auch der Fall zu entscheiden, wenn es sich um ein engliches Schiff handelt; welches nur bis 1. Oktober gemäfs seiner Sommerlade-

§ 571.

Die in den §§ 569, 570 bezeichneten Erklärungen des Verfrachters sind an keine besondere Form gebunden. Weigert sich der Befrachter, den Empfang einer solchen Erklärung in genügender Weise zu bescheinigen, so ist der Verfrachter befugt, eine öffentliche Urkunde darüber auf Kosten des Befrachters errichten zu lassen.

Der Verfrachter (Schiffer) darf nur dann einen eigentlichen Protest auf Kosten des Befrachters erheben, wenn er sich nicht in anderer Weise den Beweis sichern kann, dafs er die für den Beginn der Überliegezeit oder für die Beendigung der Ladezeit resp. Überliegezeit vom Gesetz vorgeschriebenen Erklärungen abgegeben hat (vgl. R.G.Entsch. III S. 152). Als eine Sicherung des Beweises wurde auf der Hamburger Konferenz nur die schriftliche Bestätigung der Erklärung seitens des Befrachters oder Abladers, z. B. auf der Chartepartie oder auf dem Konnossement angesehen (Prot. S. 3857). Die Protesturkunde kann eine gerichtliche oder notarielle, eine Konsulatsurkunde (§ 15 Gesetz vom 8. November 1867) oder auch eine solche Urkunde sein, welche von einer nach den Gesetzen des betreffenden ausländischen Ortes zur Aufnahme derartiger Akte berufenen Behörde errichtet ist (vgl. Prot. S. 2110 Bd. I S. 41 § 27).

§ 572.

Das Liegegeld ist, wenn es nicht durch Vertrag bestimmt ist, nach billigem Ermessen zu bestimmen.

Hierbei ist auf die näheren Umstände des Falles, insbesondere auf die Heuerbeträge und die Unterhaltskosten der Schiffsbesatzung, sowie auf den dem Verfrachter entgehenden Frachtverdienst, Rücksicht zu nehmen.

---

linie laden darf (Bd. I S. 338) und dessen Wartezeit mit dem 1. Oktober noch nicht abgelaufen ist. Hatte das Schiff sich nicht zur Ladung eines bestimmten, der Sommerladelinie entsprechenden Quantums verpflichtet, so kann es mit dem der Winterladelinie entsprechenden geringeren Quantum die Reise antreten, erhält aber auch nur für dieses seine Fracht, Hans. XVII Nr. 18. Hatte das Schiff sich dagegen auf eine gröfsere, der Sommerladelinie entsprechende Ladung verpflichtet, so liegt nachfolgende Unmöglichkeit der Erfüllung vor, wenn diese Ladung bis 1. Oktober noch nicht voll eingenommen war. War letzteres nur die Folge von Unterbrechungen der Ladezeit oder Überliegezeit durch „Naturereignisse oder andere Zufälle", z. B. Wind und Wetter, so kann jeder Kontrahent den Vertrag, soweit § 637 H.G.B. es gestattet, ohne Entschädigung aufheben (das Nähere vgl. Bem. Nr. 3 zu § 637). Abgesehen von diesem Fall, mufs der Verfrachter dem Befrachter Schadensersatz wegen Nichterfüllung gewähren, soweit er die Reise mit unvollständiger Ladung antreten mufs (vgl. Bem. Nr. 2 und 6 zu § 629). Anders ist dann zu entscheiden, wenn der Befrachter das Risiko für rechtzeitige Expedition übernommen hatte, in welchem Fall ebenfalls (wie im Fall des Textes) eine vertragsmäfsige Einschränkung der Wartezeit vorliegen würde.

1. Nach § 594 Abs. 2 finden die Vorschriften des § 572 auch bezüglich des Liegegelds bei Löschung Anwendung. Das für die Überliegezeit zu zahlende Liegegeld ist entweder ein vertragsmäfsiges oder ein angemessenes. Die Höhe des letzteren wird der Natur der Sache gemäfs durch den Richter nach billigem Ermessen festgesetzt, der überall, wo diese Festsetzung eine ihm selbst abgehende Sachkenntnis voraussetzt, Sachverständige zuziehen wird (Entsch. des R.O.H.G. V S. 141, XI S. 338). Aber es ist der Ausspruch der Sachverständigen für den Richter nicht bindend; dieselben sind nur seine Gehülfen, deren Ausspruch seiner freien Würdigung unterliegt (vgl. Entsch. des R.O.H.G. V S. 151 und § 287 C.P.O.). Örtliche Verordnungen oder Ortsgebräuche können in zwingender Weise das Liegegeld nicht festsetzen.

2. Wenn im Abs. 2 bestimmt ist, dafs der Richter besonders auf Heuer und Unterhaltskosten der Besatzung und den dem Verfrachter entgehenden Frachtverdienst bei der Normierung des Liegegeldes Rücksicht zu nehmen hat, so soll demselben damit nicht die Pflicht auferlegt sein, unter allen Umständen das Liegegeld nur so hoch anzusetzen, dafs dem Verfrachter Entschädigung für seine baren Auslagen und den nachweisbar entgangenen Gewinn zu teil wird; vielmehr ist der Betrag des Liegegeldes stets mehr oder weniger arbiträr, und die in Abs. 2 aufgezählten, sowie diesen gleichwertige Momente sind nur Faktoren, welche für die Festsetzung mitbestimmend, aber nicht unbedingt mafsgebend sein werden, da der Richter beispielsweise auch die in dem betreffenden Hafen üblichen (im Gegensatz zu den vom Verfrachter wirklich gezahlten) Heuersätze, die regelmäfsigen Unterhaltungskosten, die unter gewöhnlichen während eines der Dauer der Überliegetage entsprechenden Zeitraumes zu verdienende Fracht, dann aber auch ganz besonders die in dem Hafen übliche Höhe der Liegegelder wird berücksichtigen müssen (Prot. S. 2113 bis 2115; Erk. des R.O.H.G. V S. 141 f.) Die Berücksichtigung der letzteren ist aber nur dann zwingend, wenn im besonderen Fall anzunehmen ist, dafs die Parteien sich den Usanzen des Hafens hierüber unterwerfen wollten (vgl. Not. 1 zu § 561, Not. 2 zu § 568). Es kann ferner das vertragsmäfsig für die Löschung festgesetzte Liegegeld auch einen Anhalt für die Festsetzung des Liegegeldes bei der Beladung geben und umgekehrt, da es hier auf die Verschiedenheit der Verhältnisse in den Häfen weniger ankommt als bei Normierung der Ladezeit und Löschzeit H.G.Z. IX Nr. 47 (vgl. Bem. Nr. 5 zu § 568). Jedoch ist dabei mit Vorsicht zu verfahren, da die unterlassene Erstreckung der vertragsmäfsigen Festsetzung auf den einen Fall darauf hindeutet, dafs für den andern Fall die lokalen Verhältnisse nicht übersehbar waren und eine gewisse Gleichmäfsigkeit der richterlichen Praxis in jedem Hafen sich empfiehlt. Endlich ist zu berücksichtigen, dafs das Liegegeld namentlich bei gröfseren

Schiffen durch seine Höhe einen Antrieb zu schneller Beladung (oder Löschung) geben soll, daher reichlich bemessen zu werden pflegt Hans. V Nr. 14[1]).

§ 573.

Bei der Berechnung der Lade- und Überliegezeit werden die Tage in ununterbrochen fortlaufender Reihenfolge gezählt; insbesondere kommen in Ansatz die Sonntage und die Feiertage sowie diejenigen Tage, an welchen der Befrachter durch Zufall die Ladung zu liefern verhindert ist.

Nicht in Ansatz kommen jedoch die Tage, an denen durch Wind und Wetter oder durch irgend einen anderen Zufall entweder

1. die Lieferung nicht nur der bedungenen, sondern jeder Art von Ladung an das Schiff oder

2. die Übernahme der Ladung

verhindert ist.

1. Eine Regel über die Berechnung der Ladezeit und Überliegezeit ist in zwiefacher Hinsicht von Bedeutung, nämlich mit Rücksicht auf die Frage, ob die in der einen oder anderen Weise festzustellende Wartezeit (§ 579) abgelaufen ist, während welcher der Verfrachter auf die Abladung zu warten hat, und ferner ob resp. wie viel Liegegeld vom Verfrachter beansprucht werden darf. Über den Einfluſs des Zufalls auf diese Berechnung stellte man nun auf der Hamburger Konferenz zunächst folgenden Grundsatz auf:

> In die Ladungsfrist werden auch diejenigen Tage eingerechnet, an welchen der Befrachter wegen Wind und Wetter oder wegen eines anderen zufälligen Ereignisses die Ladung zu liefern verhindert ist. Nicht eingerechnet werden dagegen die Tage, an welchen ein solches Ereignis die Übernahme der Ladung in das Schiff verhindert, wohin insbesondere gehört, wenn der Schiffer wegen Wind und Wetter den Ladungsplatz verlassen und auslaufen muſs;

indem man von dem Princip ausging, daſs jeder der Beteiligten den Zufall zu tragen habe, welcher sich in seiner Person ereignet (Prot. S. 2084)[1]). Später wurde wiederholt der Antrag gestellt,

---

1) Die in N. 1 zu § 561 genannten Rechte lassen auch die Festsetzung des Liegegelds durch örtliches Gewohnheitsrecht zu. Die skandinavischen Seegesetze (§ 120), Portugal (Art. 545), Finnland (Art. 92) setzen das Liegegeld in Ermangelung einer Vereinbarung gesetzlich fest und zwar nach der Tragfähigkeit der Schiffe, erstere beiden mit höheren Sätzen für Dampfschiffe.

1) Der Punkt war vor Erlaſs des H.G.B. kontrovers; vgl. Voigt (Neues Archiv II S. 225 f.), welcher das im Text angegebene Princip für das richtige hält, und Ullrich (ebendas. S. 339 ff.), der den Befrachter von seiner Verbindlichkeit, das Laden (und Löschen) rechtzeitig zu beschaffen und bei Verzögerung eine Entschädigung zu gewähren, durch *casus* befreien läſst, vorausgesetzt, daſs dieser die Erfüllung der Verbindlichkeiten absolut, also für jedermann, unmöglich machte.

auch den Zufall nicht zu Lasten des Befrachters sein zu lassen, welcher jeden Befrachter und nicht nur diesen bestimmten allein an der Beladung des Schiffs hindern würde. Als Grund hierfür machte man namentlich geltend, dafs bei Abschlufs des Frachtvertrages die Kontrahenten von der Voraussetzung ausgehen, es werde nicht nur die Benutzung des Schiffs überhaupt, sondern auch dessen rechtzeitige Benutzung möglich sein (Prot. S. 2093 ff.). Dieser Antrag wurde zunächst abgelehnt (Prot. S. 2100 f.), dann aber zum Beschlufs erhoben, doch nur mit Rücksicht auf die Wartezeit (Ausnahme § 576, vgl. auch § 570 Abs. 3), indem hinsichtlich des Liegegelds der jetzige § 574 eingeschoben wurde (Prot. S. 2476 ff., 2491, 3945 f.). Damit stimmen die §§ 597, 598 in betreff der Löschzeit überein. Bezüglich des Liegegeldes[2]) ist das obengedachte Princip also unverändert bestehen geblieben (vgl. R.O.H.G. XV S. 234; XVII S. 93 ff., 96; XIX S. 290; XXIII S. 414).

Danach gelten folgende Regeln über die Einwirkung zufälliger Ereignisse[3]), welche das Laden oder Löschen hindern:

a. Es werden immer mitgezählt die Tage, an denen durch Zufall die Lieferung der Ladung gerade dieses Befrachters beziehentlich der Transport der Güter gerade dieses Befrachters (Empfängers) an das Land verhindert ist, z. B. weil die von ihm angewiesenen Ladungs- oder Löschplätze durch andere Schiffe besetzt waren (Platzmangel)[4]), weil die besondere Beschaffenheit dieser Güter die Beladung (Ausladung) hinderte, weil gerade diesem Befrachter (Empfänger) Leichter, Geräte oder Arbeiter ohne seine Schuld

---

2) Nicht auch bezüglich Mehrkosten, welche durch solche zufällige Ereignisse entstehen, z. B. durch Lagerung herangeschaffter Ladung am Quai, Transport derselben nach einem anderen Ladungs- oder Löschplatz bei notwendigem Wechsel desselben, andererseits Kosten des Schiffs bei einem solchen. Das Schiff erhält stets nur sein Liegegeld, vgl. § 567 Bem. Nr. 5, braucht aber regelmäfsig wegen blofs zufälliger Behinderungen in der Person des anderen Teils nicht von dem zuerst angewiesenen und eingenommenen Platz an einen anderen Platz zu verholen (vgl. Bem. Nr. 4 zu § 560), kann solche Extraleistung also von besonderer Vergütung abhängig machen. Der Befrachter (Ablader, Empfänger) hat aber aus blofsem Zufall, selbst wenn sich derselbe in der Person des Verfrachters ereignet, z. B. wenn das Schiff durch Hochwasser oder Sinken des Wasserstandes gezwungen wird, den Anlegeplatz zu wechseln, keinen Anspruch auf Schadensersatz, vgl. Desjardins III p. 629 N. 1, sondern nur im Fall des Verschuldens desselben (vgl. § 567 Bem. Nr. 9), s. folgende Note.

3) Konnte die an sich durch zufällige Umstände eintretende Notwendigkeit eines Wechsels des Anlegeplatzes bei Bestimmung desselben von demjenigen der beiden Teile, welcher die Bestimmung traf, bei Anwendung schuldiger Sorgfalt vorausgesehen werden, so können sich daraus Schadensersatzansprüche ergeben, vgl. § 307 B.G.B., R.G. bei Bolze Bd. XVII Nr. 432, vgl. Bem. Nr. 4, 5 zu § 560.

4) Wann dagegen Platzmangel (Überfüllung) zu Lasten des Verfrachters ist, s. § 560 Bem. Nr. 5 und 6.

fehlten, weil die Zollbeamten die Beladung oder Entlöschung aufhielten[5]) u. s. w.

b. Dagegen werden nie mitgezählt die Tage, an denen durch einen Zufall die Übernahme der Ladung (beziehentlich deren Ausladung aus dem Schiff) seitens des Schiffs unmöglich war, z. B. weil es wegen des Wasserstandes, Wetters, Eises oder wegen eines Unfalls oder auf polizeiliche Anordnung den Anlegeplatz verlassen mußte[6]). Gleichgültig ist es dabei, ob gleichzeitig die Ladungsinteressenten an Lieferung der Ladung (Transport an Land) verhindert waren (vgl. unten N. 8).

---

5) Vorausgesetzt, daß das Schiff seinerseits die ihm obliegenden Zollformalitäten erfüllt hat, s. über diese, namentlich die Löschung berührenden Fragen, das Nähere Bem. zu § 597.

6) Hierher gehört auch der Fall, daß das Schiff von dem einen nach dem anderen Ladungsplatz oder Löschplatz deshalb verholen muß, weil die Einnahme verschiedener Güter, z. B Phosphat und Kohlen, vertragsmäßig gefordert werden konnte (vgl. § 562) oder verschiedene Güter zu löschen sind, hafenpolizeilich aber dafür zwingend verschiedene Plätze vorhanden sind, vgl. § 560 Bem. Nr. 6, Hans. XIV Nr. 40. In solchem Fall wird die Zeit des Verholens, eventuell auch die Zeit, bis an dem neuen Platz das Schiff Raum zum Anlegen findet (vgl. N. 4) in die Lade- beziehentlich Löschzeit nicht eingerechnet. Anders wenn an Stelle von Gütern, die alle an einem Platz hätten eingenommen oder an einem Platz hätten gelöscht werden können, nun auf Grund des § 562 zum Teil andere Güter verladen werden, deren Einnahme oder demnächstige Löschung nur an einem zweiten Platz möglich ist. Jedoch wird in einem solchen Fall erfordert werden müssen, daß das Schiff sich vor Einnahme solcher Güter seine Rechte vorbehält, da anderenfalls anzunehmen ist, daß der Verfrachter in eine entsprechende Änderung des Frachtvertrags willigt. — Es gehört hierher ferner der Fall, wenn das Schiff einen Teil der Ladung wegen seines Tiefgangs auf dem zuerst eingenommenen Ladungsplatz nicht laden kann und zu diesem Zweck einen tiefer belegenen Ladungsplatz aufsuchen muß. — Wenn, wie meistens in Hamburg, im Hafen durch Anwendung von Schuten oder anderer Stromfahrzeuge mitten auf dem Wasser ortsüblich geladen oder gelöscht wird, verhindert Eis unter keinen Umständen die Übernahme der Ladung beziehentlich deren Ausladung aus dem Schiff. Können also wegen des Eises die Stromfahrzeuge nicht an die Seeschiffe herankommen, so liegt solchenfalls nicht der Fall b des Textes, sondern höchstens der Fall c des Textes vor. Es sind also die Tage der Eisverhinderung mit Rücksicht auf das Liegegeld bei dem Laden resp. Löschen einzurechnen, soweit nicht ein nach §§ 575, 599 H.G.B. gültiger Ortsgebrauch (örtliche Verordnung) entgegensteht. Dies ist in Hamburg (vgl. Bem. zu § 598) seit 1885 in betreff der dort gesetzlichen Löschzeit (§ 3 Löschges. von 1885, jetzt § 4 Verordn. vom 29. Dezember 1899) der Fall. Es sind also in Hamburg, soweit ortsüblich Beladung mitten auf dem Wasser stattfindet, bei dem Laden die Tage der Eisverhinderung bezüglich des Liegegeldanspruchs stets mit zu zählen, nicht aber, soweit ortsüblich auf dem Wasser gelöscht wird, in die gesetzliche Löschzeit zu rechnen (wohl aber auch hier in vertragsmäßige Löschzeiten und jede Überliegezeit), vgl. H.G.Z. V Nr. 133, Hans. XIII Nr. 78 und die bei § 575 citierten Entscheidungen. Wo dagegen nicht ortsüblich auf dem Wasser geladen oder gelöscht wird, da ist das Schiff, welches eingefroren mitten im Hafen liegt, nicht lade- oder löschbereit, es sei denn, daß es im stande und bereit ist, durch Eisbrecher unverzüglich nach den Ladungs- oder Löschplätzen zu verholen, vgl. S. 114.

c. Aufserdem werden behufs Berechnung der Wartezeit nicht, wohl aber bezüglich des Liegegeldes mitgezählt die Tage, an denen durch Zufall die Lieferung nicht nur der besonderen Ladung des Befrachters, sondern jeder Ladung beziehentlich bei dem Löschen der Transport jeder Ladung an das Land verhindert ist, z. B. bei ortsüblichem Laden oder Löschen mitten auf dem Wasser dadurch, dafs die Stromfahrzeuge wegen Eises nicht herankommen können und das Eis nicht stark genug ist, um das Löschen mit Fuhrwerken zu gestatten (vgl. N. 6 und Prot. S. 2099) oder wenn im Fall kriegerischer Unruhen die Behörden das Laden oder Anlandschaffen von Waren (vgl. Bem. zu § 597) verbieten oder im Fall eines allgemeinen Streiks der Hafenarbeiter und Stromschiffer (Ewerführer)[7].

Unter „verhindert" ist aber nicht eine blofse Erschwerung (hierüber vgl. § 574 Bem. Nr. 2), sondern Unausführbarkeit zu verstehen. Handelt es sich um hindernde Naturgewalten, so ist es also nicht ausreichend, dafs eine blofse Gefahr vorhanden ist, welche mit besonderer Anstrengung überwunden werden kann, vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. V S. 139 Hans. XIII Nr. 78 (O.L.G. Hamb. 27. März 1892). Jedoch kann man den Abladern und Empfängern die Aufwendung ganz ungewöhnlicher Mittel und Kosten nicht zumuten, z. B. nicht die Anwendung von Eisbrechern, nur um Schuten an das Schiff zu bringen und zurückzuholen[8] [9].

---

7) Ein solcher Streik kann, wie der letzte grofse Streik der Hafenarbeiter (Schauerleute) in Hamburg, auch die Übernahme der Ladung beziehentlich deren Ausladung aus dem Schiff (Text unter b) behindern. Hat das Schiff aber immer noch die Arbeitskraft seiner eigenen Schiffsmannschaft zur Verfügung, so wird schwerlich dadurch eine absolute „Verhinderung" für das Schiff entstehen können, vgl § 574 Bem Nr. 1. Es kommen Klauseln vor, welche dem Befrachter weiteren Schutz (auch gegen Liegegeld) gewähren, z. B. die Klausel (Leggett, *Bills of Lading* S. 606) *to load in regular turn excepted riots, strikes and other accidents beyond control*, ähnliche Klauseln Aspinall VIII p. 330, 473, vgl. Scrutton p 99 Note. In englischen Chartepartien werden auch häufig durch den Zusatz „*mutually excepted*" gewisse Ereignisse dieser Art, von deren Folgen der Regel nach nur der Verfrachter sich frei zeichnet, auch auf den Befrachter bezogen, vgl. Carver, sect 150, Hans. XIV Nr. 1, XIX Nr. 55, Aspinall VII p. 417.

8) Fäl e der „Verhinderung" liegen auch dann vor, wenn die Beladung oder Entlöschung, d h. entweder die schiffsseitige Arbeit allein oder sowohl diese wie die des Befrachters (Empfängers), nur von Arbeitern eines Docks oder unter Benutzung öffentlicher Anstalten geschehen kann und sollte, und nun durch Betriebsstörung oder Streik verhindert wird, vgl. § 568 N. 2.

9) In England unterscheidet man in betreff der Einwirkung zufälliger Hindernisse auf die Lade- und Löschzeit a. den Fall, dafs durch Vertrag eine nach Tagen oder Stunden fixierte Lade- oder Löschzeit bedungen ist, b. den Fall, wo in Ermanglung solcher Fixierung die Lade- oder Löschzeit richterlich zu bestimmen ist (vgl. § 568 N. 1). Für beide Fälle gilt wie bei uns der Grundsatz: der Befrachter mufs bezüglich der Beladung dafür unbedingt einstehen, dafs die einzuladenden Güter und die zur Einladung etwa erforderlichen Geräte (Leichter u. s. w.) rechtzeitig an Ort und Stelle sind. Von letzterem kann er nur im Fall b durch Usanzen des Abladeorts,

2. Über die Zeitrechnung in betreff der Lade- und Löschzeit, sowie der Überliegezeit stellt das Gesetz ausdrücklich nur die Regel auf, daſs die Tage laufend (englisch *running*) mit Einschluſs der Feiertage zu zählen sind[10]), womit

Bestimmungsorts oder des vereinbarten Ladungsplatzes (Löschplatzes) dispensiert sein, falls sich das Schiff ausdrücklich oder stillschweigend diesen unterworfen hat (vgl. § 568 N. 2). Im übrigen unterscheiden sich beide Fälle wie folgt: In dem Fall a trägt der Befrachter (Empfänger) jeden Zufall, also auch, wenn dieser lediglich die Übernahme (beziehentlich Ausladung) der Ladung betrifft. Er kann eine Erweiterung der Lade- oder Löschzeit nur soweit beanspruchen, als Verzögerungen durch Verschulden des Schiffs eintreten (wobei jedoch zu beachten, daſs diese Zeit regelmäſsig erst dann beginnt, wenn das Schiff den Ladungs- oder Löschplatz erreicht hat, vgl. § 567 N. 3), so daſs er z. B. auch Liegegeld für die Zeit schuldet, um welche durch einen unter den schiffsseitigen Arbeitern ausgebrochenen, von dem Schiffer nicht verschuldeten Streik die Schiffsarbeit verhindert und dadurch die Ladung oder Löschung verzögert wurde, also auch in den Fällen der vorstehenden N. 7. In dem Fall b dagegen hat jeder der beiden Teile in Erfüllung seiner Verbindlichkeiten nur Sorgfalt zu prästieren (*use reasonable diligence in performing his part*), also für Zufall nicht einzustehen. Alle zufälligen Hindernisse erweitern daher die Lade- und Löschzeit, auch wenn dieselben die Person des Befrachters (Empfängers) betreffen, z. B. ein von ihm nicht verschuldeter Streik der Hafenarbeiter, vgl. Aspin. VII p. 186, 344, 388 und im allgemeinen Scrutton Art. 131, 132, Carver, sect. 611, 612a, 615 bis 619a, sowie oben § 568 N. 1. In dem französischen Rechtsgebiet (einschlieſslich der übrigen N. 1 zu § 561 genannten Länder) wendet man den allgemeinen Grundsatz an, daſs *force majeure* die Lade- oder Löschzeit resp. Überliegezeit stets unterbricht ohne die bei uns gemachte Unterscheidung, ob sich dieselbe in der Person des einen oder des anderen der beteiligten Personen ereignet. Ein Erkenntnis des *Trib. comm.* St. Nazaire vom 23. November 1893 hat die Berufung des Befrachters auf einen Streik der Hafenarbeiter für begründet erachtet. So auch Lyon-Caën Nr. 791, vgl. Jacobs I p. 329 bis 330, Desjardins III p. 629 ff., doch ist die bei letzterem citierte Praxis geteilt und zum Teil geneigt mit Laurin (bei Cresp) II S. 156 ff. anzunehmen, daſs der Ladungsinteressent, der eine feste Zeit vereinbart hat, zufällige Hindernisse nicht geltend machen könne. — Die skandinavischen Seegesetze (§§ 119, 130) rechnen nur die Tage nicht mit, an welchen auf Grund von schiffsseitigen Hindernissen die Übernahme oder die Ausladung nicht stattfinden konnte, sowohl in betreff der Wartezeit wie des Liegegelds. Ebenso Finnland (Art. 92, 110).

10) So auch in England: Carver, sect. 613, Scrutton Art. 130, jedoch bedeutet im Hafen von London *„day“* Werktag, s die Citierten. In Frankreich und Belgien versteht man unter „Tagen“ ebenfalls nur Werktage (*jours ouvrables*), Lyon-Caën Nr. 791, Jacobs I p 329. Dasselbe gilt in betreff der Lade- und Löschzeit (aber nicht der Überliegezeit). Nach den skandinavischen Seegesetzen (§§ 119, 120, 137) und in Finnland (Art. 92, 116) gilt dasselbe, wenn nicht ausdrücklich „laufende“ Tage bedungen sind, sowie in Portugal (Art. 545 in betreff der gesetzlichen Fristen) — Auch die Löschzeiten in unseren örtlichen Verordnungen sind nach Werktagen berechnet, s. Anhang zu diesem Abschnitt. Ebenso werden meistens in den Chartepartien und Konnossementen Werktage (*working days*) bestimmt. Das O.L.G. Marienwerder legt in dem Fall R.O.H.G. Entsch. VI Nr. 17 die Klausel *per „running days sundays excepted“* so aus, daſs nur die Sonntage, nicht auch die übrigen Feiertage, ausgenommen sein sollten, anscheinend unter Billigung des höchsten Gerichts. Dagegen Lewis, 2. Aufl., I S. 270 — Ist die Ladezeit (Löschzeit) nach Stunden bedungen, so können

natürlich nicht den Beteiligten die Pflicht auferlegt werden sollte, an Sonn- und Feiertagen auch zu arbeiten (R.O.H.G.Entsch. XX S. 417), wenn nicht etwa ein Notfall z. B. drohender Verderb der Ladung, Unfall vorliegt (vgl. § 42 Binnenschiff.-Gesetz). Im übrigen ergiebt sich aber aus dem Zusammenhang und anderen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs, dafs in Ermangelung entgegenstehender Abreden stets nach Kalendertagen zu rechnen ist und dafs dabei jeder Bruchteil eines Kalendertags als voller Tag zu rechnen ist. Insbesondere fällt nach §§ 573, 597 ein Tag schon dann ganz aus, wenn das Hindernis, welches der Einrechnung entgegensteht, auch nur einen Teil dieses Tages angedauert und die Arbeit unterbrochen hat (vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. XII Nr. 43, Reichger.Entsch. Bd. III S. 151 ff. und in dem Urteil vom 22. Okt. 1880 Hans. I Nr. 106, ferner Hans. IX Nr. 59 [Liegegeld für vollen Tag, obwohl nur 1½ Stunden davon gebraucht], Hans. IX Nr. 117, XI Nr. 51). Jedoch können geringfügige Unterbrechungen, die im gewöhnlichen Lauf der Dinge vorkommen, nicht als solche Hindernisse angesehen werden und sind daher nicht zu beachten (O.L.G. Hamburg in Hans. X Nr. 106, XI Nr. 51). Vertragsmäfsige Ausnahme liegt vor, wenn die Ladezeit (Löschzeit) oder auch nur das Liegegeld nach Teilen von Tagen, insbesondere nach Stunden verabredet sind (H.G.Z. III Nr. 262, VI Nr 275, VIII Nr. 148/225, Hans. X Nr. 108, XII Nr. 27 [at the rate of 15 £ pr. day]), in welchem Fall angefangene Stunden für voll zu rechnen sind [11]). Ist eine gemeinsame Zeit zum Laden und Löschen gesetzt, so ist es üblich, zum Laden gebrauchte Bruchteile von Tagen nur als solche anzurechnen. Die Arbeitszeit an den Werktagen ist die an jedem Ort übliche. Ablader (Empfänger) kann in Ermangelung einer ausdrücklichen oder sich aus besonderen

darunter nur Arbeitsstunden verstanden werden. Dagegen ist Liegegeld oder *despatch money* (oben S. 135), welches nach Stunden bedungen ist, für jede laufende Stunde zu entrichten, da das Schiff auch an Sonn- und Feiertagen fahren kann, vgl. Scrutton S. 234 N. 1.

11) Die englische und französische Praxis befolgt dieselbe Zeitrechnung, vgl. Scrutton Art. 130, Carver, sect. 631, Jacobs I p. 332. So auch Finnland (Art. 92). Dagegen rechnen die skandinavischen Seegesetze (§§ 119, 120) nach halben Tagen. Eine Klausel, zu löschen innerhalb 48 Stunden „nach der Anmeldung“ legt das O.L.G. Stettin dahin aus, dafs die Löschung binnen zweier Kalendertage nach dem Tage der Anmeldung geschehen solle, obwohl es sich um Stückgut handelte. In der Beschwerde gegen dieses Urteil war nicht angefochten, dafs darunter zwei Kalendertage zu verstehen seien. Das R.O H G. (Entsch. Bd. 12 Nr. 43) hat die Richtigkeit dieses Satzes daher nicht prüfen können. Derselbe ist m. E. nicht zu billigen. Es ist vielmehr zumal bei Stückgütern, wo gesetzlich ohne Verzug nach der Anmeldung (nicht am Tag nach der Anmeldung) zu laden oder zu löschen ist (§§ 588, 604), eine Stundenfrist stets wörtlich zu verstehen, vgl. H.G Z VI Nr. 275 (96 Stunden nicht 6 Tage). Die Analogie des § 609 H.G.B. trifft nicht zu, da hier ausdrücklich gesagt ist: „nach dem Tag der Übernahme“. And. Mein. Lewis, 2. Aufl., II S. 269. — Die Hamburger V.O. über die Löschzeit (im Anh. d. Abschnitts) § 3 berechnet Unterbrechungen der ortsgesetzlichen Löschzeit nach Stunden.

Umständen ergebenden Abrede Extraarbeit (Nachtarbeit) nicht fordern, auch dann nicht, wenn er sich erbietet, dem Schiff die diesem dadurch erwachsenden Mehrkosten zu vergüten, da dem Schiffer oder seinem Vertreter dadurch die Fortsetzung der nötigen Aufsicht angesonnen wird (Hans. IX Nr. 59, X Nr. 106, X Nr. 108, XII Nr. 27, XII Nr. 79). Ist aber nur noch ein ganz geringer Teil der Arbeit übrig, der beispielsweise in einer halben Stunde Extraarbeit erledigt werden könnte, so würde es gegen Treu und Glauben sein, wenn das Schiff dieselbe (um Liegegeld zu gewinnen) nicht noch auf Kosten des Abladers (Empfängers) zulassen wollte. So O.L.G. Hamb. Urteil vom 6. Februar 1886 Hans. VII Nr. 19.

3. Über den Einflufs von Hindernissen, welche der Verfrachter (das Schiff) verschuldet, und zufälliger Erschwerungen der Übernahme (s. Bem. Nr. 2 zu § 574) und solcher, die der Befrachter (Ablader, Empfänger) verschuldet, Bem. Nr. 9 zu § 567 und Bem. Nr. 2 zu § 574.

Wie weit die Grundsätze des § 573 (597) durch Ortsgebrauch abänderlich sind, s. §§ 575, 599.

4. Als ein kontraktmäfsiges Verzichten des Befrachters auf die Begünstigung des Abs. 2 Ziff. 1 wird es angesehen, wenn die Vereinbarung getroffen ist, dafs die Abladung bis zu einem bestimmten Tage beendet sein mufs (§ 576). Über mögliche Erweiterung ihrer Rechte durch Usanzen des Hafens siehe § 568 N. 2.

§ 574.

Für die Tage, die der Verfrachter wegen Verhinderung der Lieferung jeder Art von Ladung länger warten mufs, gebührt ihm Liegegeld, selbst wenn die Verhinderung während der Ladezeit eintritt. Dagegen ist für die Tage, die er wegen Verhinderung der Übernahme der Ladung länger warten mufs, Liegegeld nicht zu entrichten, selbst wenn die Verhinderung während der Überliegezeit eintritt.

1. Vgl. Bem. Nr. 1 und 2 zu § 573.

In der Hamburger Konferenz wurde beantragt, in betreff der Wirkung zufälliger Verhinderung der Übernahme der Ladung (bei der Löschung: Ausladung) einen Unterschied zu machen, je nachdem diese Hindernisse in die Ladezeit (Löschzeit) oder die Überliegezeit fallen. Ersterenfalls sollten dieselben zu Lasten des Verfrachters, letzteren Falls zu Lasten des Befrachters (Empfängers) sein. Dieser Antrag fand nicht die Mehrheit (Prot. S. 2168 bis 2170, 2247—2250).

2. Die §§ 573, 574 (§§ 597, 598) sprechen nur von der Wirkung zufälliger Verhinderungen. Entstehen durch Verschulden des Befrachters, Abladers (Empfängers) Überliegetage, so hat er nur Liegegeld zu zahlen, soweit er die Überliegezeit ausnutzt (s. § 567 Bem. Nr. 4 und 5), dagegen unter Umständen weiteren Schaden zu ersetzen, wenn er darüber hinaus das Schiff festhält (vgl. § 570 Nr. 3). Wird die Ladung (Löschung) durch

Verschulden des Verfrachters oder Schiffers aufgehalten, so begründet dies aufser weiteren Ersatzansprüchen (s. § 567 Bem. Nr. 9, § 594 Bem. Nr. 6 und § 602) eine Einrede gegen den Anspruch auf Liegegeld[1]). Zufällige Umstände, die zwar nicht die Übernahme (Ausladung) absolut hindern, also an sich den Lauf der Lade- und Löschzeit oder Überliegezeit nicht unterbrechen (vgl. § 573 Bem. Nr. 1 b. Nr. 2 und N. 7 das.), die aber doch die Übernahme (Ausladung) erschweren und verzögern, z. B. ein Streik, der es dem Schiff unmöglich macht, volle Mannschaft zu stellen oder wenn aufserordentlicherweise die Beladung oder Entlöschung dadurch verzögert wird, dafs mittels eines von dem Schiff an das Land gelegten Stegs geladen oder gelöscht werden mufs (vgl. § 560 Bem. Nr. 5), gehen zu Lasten des Schiffs, geben daher wie von diesem verschuldete Hindernisse (s. N. 4), Anspruch auf eine dem Umfang der Erschwerung entsprechende Erweiterung der Lade- oder Löschzeit, da diese nur mit Rücksicht auf eine normale Art der Beladung oder Entlöschung festgesetzt wird Hans. X Nr. 59, begründen aber andererseits einen Anspruch des Befrachters auf Schadensersatz wegen Verzögerung nicht[2]). — Der Ablader (Empfänger) mufs schon während der Beladung (Löschung) wegen mangelhafter Mitwirkung des Schiffs Widerspruch erhoben und seinerseits Ladung offeriert haben (beziehentlich bei der Löschung mit den nötigen Geräten und Mannschaften zur Abnahme bereit gewesen sein). Spätere, erst nach Beendigung der Beladung oder Entlöschung erhobene, Beschuldigungen verdienen kein Gehör, denn die Beladung (Löschung) bedingt eine in ihrem Mafs von dem Handeln und Wollen des Einen abhängige Thätigkeit des Andern. Beruhigt sich der Ladungsinteressent bei dem mangelhaften Thun des Andern, so hat dasselbe seinem Willen entsprochen. Das Schiff mufs an sich, wenn es gefordert wird, soviel Ladung nehmen beziehentlich herausgeben, als es unter Benutzung aller Luken und voller Ausnutzung der Arbeitszeit möglich ist. Es mufs innerhalb dieses Rahmens dem ihm dargebotenen Quantum (bei dem Löschen: der Thätigkeit des Empfängers) entsprechende Mannschaft anstellen[3]). Werden gerügte Zögerungen bewiesen, so ist

---

1) Dies gilt sowohl dann, wenn durch sein Verschulden die Übernahme (Ausladung), wie auch wenn durch ein solches die Lieferung der Ladung (Transport an das Land) aufgehalten wird. Tritt in solchen Fällen eine zeitweilige Unterbrechung oder eine Erschwerung der Arbeit ein, so bewirkt diese wie jene nur eine dem Umfang derselben entsprechende Erweiterung der Ladezeit (Löschzeit), also nicht immer auf volle Tage, vgl. R.O.H.G.Entsch. I S. 204 und unten N. 4.

2) Der citierten Entscheidung des Oberlandesgerichts Hamburg (Hans. X Nr. 59) ist nur, soweit dies im Text geschieht, beizutreten. Lag das Schiff nicht an dem Platz, den es einnehmen mufste, so hat es auch entstehende Mehrkosten des anderen Teils, z. B. Leichterlöhne, zu tragen, vgl. § 560 Bem. Nr. 5 a. E.

3) Vgl. § 2 der Hamburger V.O. über die Löschzeit im Anh. z. d. Absch.,

es Sache des Liegegeld fordernden Schiffs, sich zu exkulpieren, d. h. nachzuweisen, dafs von dem andern Teil verschuldete oder zu vertretende Umstände der Grund der Hinderungen waren. Es kann aber nicht einwenden, dafs zu anderen Zeiten der Ablader (Empfänger) lässig war und mit den dadurch veranlafsten Zögerungen aufrechnen. Denn es ist Sache des Abladers (Empfängers), wie er die Ladezeit (Löschzeit) ausnutzen will; hat er in den ersten Tagen nichts geladen (gelöscht), so ist es sein Recht, möglichst in den letzten Tagen dies nachzuholen (vgl. Reichsgericht bei Bolze XXI Nr. 450). Jedoch kann das Schiff fordern, dafs es bei der Ladung (Löschung) von dem Vorhaben, dieselbe zu beschleunigen, so rechtzeitig in Kenntnis gesetzt wird, dafs es entsprechend mehr Arbeiter und Geräte beschaffen kann und das Schiff ist ohne besondere ausdrückliche oder sich aus den Umständen ergebende Abrede nicht zu Extraarbeiten über das ortsübliche Mafs hinaus (§ 573 Bem. Nr. 2) verbunden, vgl. im allgemeinen H.G.Z. VI Nr. 200, VI Nr. 238, VIII Nr. 72 und 219, Hans. VII Nr. 19[4]). Über die Klausel *as fast* u. s. w. und *regular turn* s. § 568 Not. 2 und 3.

§ 575.

Sind für die Dauer der Ladezeit nach § 568 die örtlichen Verordnungen oder der Ortsgebrauch mafsgebend, so kommen bei der Berechnung der Ladezeit die Vorschriften der §§ 573, 574 nur insoweit zur Anwendung, als die örtlichen Verordnungen oder der Ortsgebrauch nichts Abweichendes bestimmen.

Der Paragraph (ebenso § 599 in betreff der Löschzeit) erklärt für die Berechnung der Ladezeit (Löschzeit) nicht schlechtweg an Stelle der §§ 573, 574 (§§ 597, 598) jedes besondere Ortsrecht, wo ein solches besteht und von den eben genannten Paragraphen abweichende Bestimmungen enthält, für mafsgebend, sondern nur ein solches Ortsrecht, welches zugleich Bestimmungen über die Dauer der Ladezeit (Löschzeit) enthält und nach § 568, 595 im Einzelnfall für diese mafsgebend ist. Bestände an einem Orte lediglich eine Vorschrift oder auch örtliches Gewohnheitsrecht über die Berechnung der Ladezeit (Löschzeit), z. B. die, dafs Sonn- und Feiertage in dieselbe nicht

welcher die Pflicht des Schiffers mehr auf ein Durchschnittsquantum der ortsgesetzlichen Löschzeit gemäfs beschränkt, aber bei vertragsmäfsiger Löschzeit nicht gilt (vgl Bem. zu § 599).

4) Die einzelnen, dem Schiff zur Last fallenden Verzögerungen und Erschwerungen sind ihrer Dauer und Wirkung nach zusammenzurechnen, und danach ist zu bestimmen, ob dieselben Einflufs hatten. Ist z. B. eine dreitägige Ladezeit mit dem 2 Mai begonnen, das Schiff aber erst bis zum 5. Mai abends voll beladen worden, so sind Zögerungen, die zusammen weniger als einen vollen Tag normaler Arbeit ausmachen, einflufslos, da auch nach Abrechnung derselben immer der vierte Tag noch zum Teil benutzt werden mufste (vgl. § 573 Bem. Nr. 2), also Liegegeld für einen Tag gefordert werden kann.

einzurechnen seien, so wären diese Rechtsnormen gegenüber den Vorschriften der §§ 573, 574 (§§ 597, 598) unanwendbar. Und ferner: soweit örtliche Verordnungen oder Ortsgebräuche die Dauer der Ladezeit (Löschzeit) festsetzen und zugleich über die Berechnung derselben andere Vorschriften enthalten, als die in den §§ 573, 574 (§§ 597, 598) gegebenen, da sind diese abweichenden Vorschriften nicht anwendbar auf die Berechnung vertragsmäfsiger Ladefristen (Löschzeiten) — für welche lediglich §§ 573, 574 (§§ 597, 598) anwendbar bleiben — sondern nur für die Berchnung der ortsrechtlichen Fristen, weil nach § 568 (§ 595) diese letzteren nur dann „mafsgebend" sind, wenn keine vertragsmäfsige Ladefrist (Löschzeit) vereinbart ist. — Da der § 575 ausdrücklich zwischen Dauer und Berechnung der Ladezeit unterscheidet, so kann man unter einem die Dauer der letzteren normierenden Ortsrechte nicht ein solches verstehen, welches nur für die Bestimmung einer angemessenen Ladefrist leitende Grundsätze darbietet, sondern nur ein solches, welches die Ladezeit selbst in Tagen, Wochen u. s. w. ausdrückt. (Vgl. Entsch. des R.O.H.G. V. S. 135 f.; des R.G. III S. 149 f.)

§ 576.

Hat sich der Verfrachter ausbedungen, dafs die Abladung bis zu einem bestimmten Tage beendigt sein mufs, so wird er durch die Verhinderung der Lieferung jeder Art von Ladung (§ 573 Abs. 2 Nr. 1) zum längeren Warten nicht verpflichtet.

Vgl.: die korrespondierende Vorschrift des § 600 für die Löschung und oben S. 149, 154 unter Nr. 4.

Die gleichzeitige ausdrückliche Bezugnahme auf örtliche Gebräuche in solchem Fall („zu beladen nach den Gebräuchen des Hafens, aber bis 10. Mai abends") kann als eine die Bestimmung des § 576 (§ 600), soweit die gedachten Gebräuche die Lieferung hindern, beseitigende Vertragsabrede aufgefafst werden, vgl. N. 2 zu § 568. Auf das Liegegeld (§ 574) bezieht sich § 576 nicht.

Die Vorschrift des § 570 (Notwendigkeit einer Kündigung) bleibt auch im Fall des § 576 anwendbar (vgl. Prot. S. 2472).

§ 577.

Soll der Verfrachter die Ladung von einem Dritten erhalten und ist dieser Dritte ungeachtet der von dem Verfrachter in ortsüblicher Weise kundgemachten Bereitschaft zum Laden nicht zu ermitteln oder verweigert er die Lieferung der Ladung, so hat der Verfrachter den Befrachter schleunigst hiervon zu benachrichtigen und nur bis zum Ablaufe der Ladezeit, nicht auch während der etwa vereinbarten Überliegezeit auf die Abladung zu warten, es sei denn, dafs er von dem Befrachter oder einem Bevollmächtigten des Befrachters noch innerhalb der Ladezeit eine entgegengesetzte Anweisung erhält.

Ist für die Ladezeit und die Löschzeit zusammen eine un-

getheilte Frist bestimmt, so wird für den im Abs. 1 erwähnten Fall die Hälfte dieser Frist als Ladezeit angesehen.

1. Wenn der Verfrachter die Ladung von einem Dritten (Ablader vgl. Bem. Nr. 5 zu § 556) in Empfang nehmen soll, so hat er sich bei diesem zu melden und ihm die Ladebereitschaft des Schiffs anzuzeigen. Ist ihm die Wohnung oder vielleicht gar der Name dieses Dritten nicht bekannt, so hat er seine Ankunft und Ladebereitschaft durch öffentliche Bekanntmachung in der in kaufmännischen Kreisen an dem betreffenden Orte üblichen Weise zur Kenntnis des Abladers zu bringen, z. B. durch Anzeige in den öffentliche Blättern, Anschlag an der Börse. Wenn dies ohne Erfolg geblieben, d. h. der Ablader nicht zu ermitteln ist, und ebenso wenn der Ablader sich gemeldet, oder auch dem Verfrachter von vornherein zugänglich war, auch die Meldung entgegengenommen hat, aber die Abladung verweigert, so schreibt das Gesetz dem Verfrachter vor, dafs er den Befrachter hiervon schleunigst, soweit dies innerhalb der Ladezeit überhaupt möglich ist, in Kenntnis setzen und während der Ladezeit auf die Abladung warten solle, „damit der Befrachter während derselben die Sache möglichst redressieren oder einen anderen Ablader gewinnen, oder selbst laden kann“ (Entsch. des R.O.H.G. VII S. 152 f.).

Die Ladezeit beginnt, wenn zur öffentlichen Bekanntmachung geschritten ist, an dem Tage, nachdem die Bekanntmachung stattgefunden, der Anschlag erfolgt, das Blatt ausgegegeben ist (§ 567).

2. In welchem Verhältnis der Dritte zu dem Befrachter steht, ist gleichgültig. Das Gesetz nimmt namentlich nicht den Fall aus, wenn er Bevollmächtigter des Befrachters ist (das R.O.H. Gericht läfst diese Frage Entsch. Bd. VII S. 153 unentschieden und Lewis I S. 274 will zwar, wenn dieser Bevollmächtige nicht zu finden ist, ihn als „Dritten“ ansehen, nicht aber, wenn er zu finden ist). Der Schiffer ist nicht in der Lage, das innere Verhältnis Beider zu prüfen und darf dies auch nicht. Er soll sich nur streng an seine gesetzliche Instruktion halten. Er mufs also auch dann anzeigen, wenn wirklich der Dritte Bevollmächtigter des Befrachters war und als solcher Abladung verweigerte (vgl. Prot. S. 2493). Das Gesetz will den Befrachter durch diese Vorschrift auch gegenüber seinem eigenen Bevollmächtigten schützen. Ist aber in Wahrheit der Befrachter über die Weigerung der von dem Schiffer geforderten Abladung von dem Dritten selbst in Kenntnis gesetzt, mag dies die Anzeige des Schiffers ersetzen R.O H.G. a. a. O. Nach Erstattung der Anzeige mufs der Schiffer auch Weisungen eines an Ort und Stelle befindlichen Bevollmächtigten des Befrachters befolgen, selbst wenn dieser dieselbe Person ist, welche die Ladung geben sollte und nicht lieferte. Es ist keine besondere Vollmacht nötig (Prot. S. 2493, 2494). Dies ist nicht auffällig. Denn nach der Anzeige konnte der Befrachter die Vollmacht zurückziehen. Thut er dies nicht oder versieht er dieselbe Person gar mit neuen Instruktionen, so mufs er deren Erklärungen gegen sich gelten lassen.

3. Die Benachrichtigung hat nötigenfalls auf telegraphischem Wege zu geschehen, weil sie sonst in vielen Fällen gar nicht zu bewerkstelligen sein würde. Entscheidend ist hierfür der Geschäftsbrauch.

4. Während der Überliegezeit hat der Verfrachter nicht weiter auf die Abladung zu warten, wenn er nicht eine darauf gerichtete Anweisung des Befrachters oder seines Bevollmächtigten erhalten hat; doch muſs ihm diese, sowie überhaupt jede Instruktion, innerhalb der Ladezeit zugegangen sein. Mit Ablauf der Ladezeit ist der Frachtvertrag als gebrochen anzusehen (§ 585); der Verfrachter ist, „keine weiteren Instruktionen anzunehmen“, verpflichtet und ist berechtigt, „die Annahme der Ladung zu verweigern“. Hierzu ist auch die Erhebung eines Protestes nicht erforderlich (Prot. S. 3858).

5. Abs. 3 gilt nur für den erwähnten Fall, s. oben S. 140 N. 7, S. 153.

§ 578.

Der Verfrachter hat auf Verlangen des Befrachters die Reise auch ohne die volle bedungene Ladung anzutreten. Es gebührt ihm aber alsdann nicht nur die volle Fracht und das etwaige Liegegeld, sondern er ist auch berechtigt, soweit ihm durch die Unvollständigkeit der Ladung die Sicherheit für die volle Fracht entgeht, die Bestellung einer anderweitigen Sicherheit zu fordern. Auſserdem sind ihm die Mehrkosten, die ihm infolge der Unvollständigkeit der Ladung etwa erwachsen, durch den Befrachter zu erstatten.

1. Die §§ 578, 579 behandeln den Fall, wenn der Befrachter das ganze Schiff gechartert und entweder schlechthin volle Ladung oder ein bestimmtes Quantum gegen eine Gesamtfracht oder eine nach Gewicht oder Raum der Ladung bemessene Fracht versprochen hat (vgl. § 562 Bem. Nr. 1 und 2) ohne einen ihm wegen des Restes zustehenden Rücktrittsgrund (vgl. §§ 628, 629, 637 ff.) nur teilweise abladet. Er kann schon um Liegegelder zu vermeiden, vor Ablauf der Wartezeit erklären, daſs er den Rest nicht laden wolle. Geschieht dies nicht, so kann und muſs das Schiff die Wartezeit ausliegen (§ 579). Der Schiffer wird sich ferner vor der Abreise den Beweis der unvollständigen Abladung sichern müssen, am besten durch Atteste vereideter Sachverständiger, die feststellen, welcher mit den schuldigen Gütern beladbare Raum leer geblieben ist oder wie viel weniger abgeladen ist, als das bedungene Quantum. Im Bestimmungshafen läſst sich beides nicht mehr sicher feststellen. Unterzeichnet der Schiffer Konnossement (wenn auch mit „Gewicht unbekannt“) über das bedungene Abladequantum ohne Protest, so hat er, auch wenn die Fracht nach ausgeliefertem Gewicht zu zahlen ist, also die Angabe des Konnossements für die Frachtberechnung nicht entscheidend ist, damit die Erfüllung des Vertrages anerkannt, Urteil des Reichsgerichts vom 24. Oktober 1894, Bolze XIX

Nr. 509, muſs also sein Anerkenntnis durch den Beweis, daſs er irrtümlich vollständig Abladung angenommen habe, widerlegen.

2. Die volle Fracht, die der Befrachter zu zahlen hat, ist ganz als Fracht für das wirklich Abgeladene anzusehen, nicht zum Teil als Fautfracht (§§ 580 ff.), woraus folgt, daſs der Anspruch auf die ganze Fracht an den Gefahren der Reise Teil nimmt (§ 617) und daher auch zur groſsen Haverei beitragspflichtig ist (§ 721). Dies folgt daraus, daſs nach dem Grund der Vorschrift der Verfrachter gerade so gestellt sein soll, als wenn er volle Ladung bekommen hätte. Er erhält nicht (wie in den Fällen des § 580) eine Abstandssumme, die naturgemäſs der Seegefahr entrückt ist. Anders Urteil des Handelsgerichts Hamburg 24. Juli 1872 H.G.Z. V. Nr. 226.

3. Auch kann der Verfrachter nicht Ersatzladung einnehmen und die Fracht für sich behalten (wie irrtümlich das Landgericht Hamburg in Hans. XVIII Nr. 94 annimmt). In den Fällen der §§ 580, 583 kann er dies thun (§ 586), weil in diesen Fällen der Vertrag eben gegen eine Abstandssumme aufgelöst ist und das Schiff beliebig anders verwertet werden kann. In den Fällen des § 582 wird bei Totalausladung ebenfalls auf die Restreise verzichtet. Hier ist die ganze Reise auszuführen, es besteht der Vertrag fort, der dem Verfrachter verbietet, Güter anderer Personen zu laden (Ausnahme: als Ballast § 562 N. 1). Thut er dies dennoch, so handelt er gegen den Vertrag und macht sich ersatzpflichtig (oben S. 80), z. B. durch den dadurch verursachten weiteren Aufenthalt, durch Verschlechterung des Marktes für den Ablader, wenn er Güter derselben Gattung ladet (so Urteil des Appell.Hofes zu Brüssel vom 8. März 1888, Jacobs I p. 350), mindestens aber muſs er den unrechtmäſsig genossenen Vorteil, d. h. die Fracht dieser Güter dem Befrachter herausgeben, auf dessen Kosten er sich bereichert[1]).

4. Zu den „Mehrkosten“ sind auſser den Kosten der unter Nr. 1 erwähnten Atteste, z. B. zu zählen: a. Kosten für nötig werdenden Ballast, dessen Einladung und Ausladung, b. Mehrkosten der Stauung (besonderer Vorkehrungen, um das Rollen im Schiff zu vermeiden), c. Mehrbeiträge des Schiffs in groſser Haverei, die dadurch erwachsen, daſs die Ladung geringeren Wert hat, vgl. Prot. S. 2135, 3877, 3878. Andrerseits erspart der Verfrachter vielleicht auch Kosten, z. B. für die Übernahme und Ausladung der fehlenden Güter. Liquidiert der Verfrachter „Mehrkosten“, so wird er sich letztere kürzen lassen müssen, weil der Betrag jener sich nur als Gesamtergebnis feststellen läſst. Liquidiert er nur Fracht und Liegegeld, so kann der Befrachter ersparte Kosten nicht abziehen.

---

1) Es ist kein Grund vorhanden, mit der französischen Jurisprudenz (s. Jacobs I p. 357) anzunehmen, daſs er das Mehr behalten dürfe, wenn er höhere Fracht macht als die mit dem Befrachter bedungene (vgl. N. 2).

5. Die „Sicherheit" ist zu bestellen, wenn der Wert der eingeladenen, dem Pfandrecht (§ 623) unterliegenden Güter, voraussichtlich am Bestimmungsort, die Forderungen des Verfrachters nicht deckt. Es sind also mögliche Verluste an der Ladung zu berücksichtigen, die aus der natürlichen Beschaffenheit derselben drohen, aber nicht mögliche Verluste durch Seeunfälle, die durch die Frachtversicherung gedeckt werden. Soweit ihm seine Liegegelder und „Mehrkosten" nicht sofort bar erstattet werden, so sind auch diese zu berücksichtigen. Wird die Sicherheit nicht bestellt, so ist das Schiff nicht verpflichtet, die Reise anzutreten, es kann den Vertrag aufheben, ausladen und wegen Bruchs der Charter Fautfracht, Kosten und Schäden berechnen wie im Fall des § 585.

6. Bei zusammengesetzten Reisen (unten S. 168, 170) ist nicht jeder selbständige Abschnitt, für den besondere Frachten bedungen sind, besonders zu beurteilen. Eine solche Reise ist vielmehr im Sinne des § 578 als eine einheitliche zu betrachten. Erst wenn auf eine der Reisestrecken verzichtet wird, kommen die §§ 583, 584 zur Anwendung. Bei Durchfrachten liegt immer nur eine Reise vor[2]).

---

2) Fremdes Recht: Frankreich Art. 287, 288 (ebenso Belgien Art. 72, 75): Verfrachter erhält volle Fracht und Mehrkosten, er darf ohne Zustimmung des Befrachters keine fremde Ersatzladung nehmen, mufs eventuell deren Fracht, sowie ersparte Kosten diesem gut bringen. Unter analoger Anwendung des Art. 1752 *Code civil* (Hausmiete) kann er wie bei uns Sicherheit fordern. Er kann alle seine Rechte nur dann ausüben, wenn er durch Mahnung den Befrachter in Verzug gesetzt hatte; Lyon-Caën Nr. 788; Desjardins III S. 601 ff.; Jacobs I p. 350, 357. — Holland (Art. 465, 466, 468): Verfrachter hat die Wahl, entweder den Vertrag zu lösen und Entschädigung zu fordern oder dieselben Rechte auszuüben wie bei uns, kann solchenfalls aber auch einseitig Ersatzladung nehmen, deren Fracht er gut bringen mufs. — Spanien (Art. 680), Mexico (Art. 755) räumen ihm nur die letztere Alternative ein. — Argentinien (Art. 1050) gewährt ähnliches Wahlrecht wie Holland, fixiert für den Fall der gewählten Lösung die Entschädigung auf halbe Fracht und Kosten der Ein- und Ausladung. — Recht auf volle Fracht gewähren: Italien (Art. 564), Rumänien (Art. 574), Portugal (Art. 553), Rufsland (Art. 354). — Nach dem finnländischen Gesetz (Art. 96) erhält Verfrachter volle Fracht, darf einseitig Ersatzladung nicht nehmen, kann aber, falls die abgeladenen Güter seine Ansprüche nicht decken, auflösen und aufser Kosten halbe Fracht fordern. — Skandinavien (§§ 126 Abs. 2, 127, 130) wie bei uns, jedoch kann Verfrachter Ersatzladung nehmen und hat nur die Hälfte der Fracht dieser gut zu bringen, jedenfalls aber ersparte Kosten. In England und Nordamerika kann in dem Fall teilweiser Nichtladung der Verfrachter den ihm dadurch erwachsenden Schaden als „*dead freight*" fordern. Dieser Anspruch wird nicht wie die Fracht behandelt, es steht dem Verfrachter wegen desselben (in Ermangelung ausdrücklicher Vertragsklausel) kein Pfandrecht an der Ladung zu, derselbe geht nur gegen den Befrachter, nicht gegen den Empfänger (in Ermanglung ausdrücklicher Konnossementsklausel oder allgemeiner Bezugnahme auf die Chartepartie, wenn darin *dead freight* erwähnt ist), Verfrachter darf Ersatzladung einseitig nicht nehmen, mufs eventuell dem Befrachter dieselbe gut bringen; Carver, sect. 666, 671; Scrutton Art. 161; Abbott p 547; Parsons I p. 292; doch halten nordamerikanische Juristen das Nehmen von Ersatzladung zur Siche-

§ 579.

Hat der Befrachter bis zum Ablauf der Zeit, während welcher der Verfrachter auf die Abladung zu warten verpflichtet ist (Wartezeit), die Abladung nicht vollständig bewirkt, so ist der Verfrachter befugt, sofern der Befrachter nicht von dem Vertrage zurücktritt, die Reise anzutreten und die im § 578 bezeichneten Forderungen geltend zu machen.

In betreff der Wartezeit vgl. § 570 und Bem., ferner oben S. 151, 154 unter Nr. 4, § 576.

Im übrigen vgl. Bem. zu § 578.

§ 580.

Der Befrachter kann vor Antritt der Reise, sei diese eine einfache oder zusammengesetzte, von dem Vertrage unter der Verpflichtung zurücktreten, die Hälfte der bedungenen Fracht als Fautfracht zu zahlen.

Im Sinne dieser Vorschrift wird die Reise schon dann als angetreten erachtet:

1. wenn der Befrachter den Schiffer bereits abgefertigt hat;

2. wenn er die Ladung bereits ganz oder zu einem Theile geliefert hat und die Wartezeit verstrichen ist.

1. Nach den allgemeinen Grundsätzen des Vertragsrechts würde der Befrachter bei einseitigem Rücktritt ohne Grund (über Gründe zum Rücktritt ohne Entschädigung s. §§ 628 ff.) dem Verfrachter die bedungene Fracht zu zahlen haben unter Abzug der vom Verfrachter während derselben Zeit etwa anderweitig verdienten Fracht. Schon vor dem H.G.B. war es indes fast allgemein Rechtens, dafs der Befrachter, wenn er vor Antritt der Reise den Frachtkontrakt aufkündigte, nur einen Teil der Fracht zu entrichten hatte. (Cropp in Heises und seinen jur. Abh. II S. 619.) Es beruht dieser Grundsatz auf Zweckmäfsigkeitsrücksichten, weil andernfalls der Kaufmann „zu sehr in seinen Spekulationen beengt" und „die Verpflichtung des Befrachters im Falle einseitigen Rücktrittes vom Frachtvertrage die ganze Fracht zahlen zu müssen, mit allzugrofsen Nachteilen für den gesamten Handel verbunden sein würde" (Prot. S. 2118).

Das D.H.G.B. hat diesen Grundsatz, der sich auch in der Mehrzahl der neueren Gesetzgebungen findet[1]), einfach aufgenommen.

---

rung der *dead freight* für zulässig, wenn die Solvenz des Befrachters zweifelhaft: Kent, *Commentaries* III p. 204, vgl. Desjardins III S. 549/556, ähnlich Argentinien Art. 1053.

1) Der französische *Code de comm.* (Art. 288 Abs. 3) bestimmt hinsichtlich der Verfrachtung des ganzen Schiffs: *Si cependant l'affréteur, sans avoir rien chargé, rompt le voyage avant le départ, il payera en indemnité au capitaine la moitié du fret convenu par la charte-partie pour la totalité du chargement, qu'il devait faire.* (Ebenso belg. *Code de comm.* II von 1879 Art. 75 Abs. 4.) Ein Rücktrittsrecht, nachdem das Schiff schon teilweise be-

Vertragsbruch des Verfrachters steht dagegen unter den Regeln des B.G.B. §§ 249 ff., vgl. unten Nr. 4.

2. Die Entschädigung, welche der Befrachter zu entrichten hat, bezeichnet das Seerecht als Fautfracht (abgeleitet von *faute de fret;* Beseler übersetzt: Deutsches Privatrecht, 1. Aufl., III S. 480 Not. 12: „Mangel-Fracht"). Dieselbe hat die Natur einer Abstandssumme, der Vertrag ist gelöst, der Verfrachter kann neue Reisen machen, deren Gewinn ihm bleibt und deren Gefahren die Fautfracht nicht berühren (§ 586). Die Fautfracht ist in derselben Art zu zahlen, wie die vertragsmäfsige Fracht, da das Gesetz nichts anderes bestimmt. War schon ein Teil der Ladung im Schiff, so hat der Verfrachter wegen seiner Ansprüche daran ein Pfandrecht (§ 623), braucht also gesetzlich nur gegen Zahlung der Fautfracht und Kosten dieselbe herauszugeben, es sei denn, dafs in dem Frachtvertrag verabredet war, dafs dem Befrachter persönlich unter Aufhebung des Pfandrechts und der Haftung des Empfängers die Fracht kreditiert sein solle, welchen Falls der gleiche Kredit auch für die Fautfracht gelten mufs (Prot. S. 2121)[2]).

laden ist, steht dem Befrachter hier (anders in dem Fall, wo das Schiff *est chargé à cueillette,* Art. 291; belg. Art. 87) nicht zu, vgl. Laurin bei Cresp II S. 197 f.; Desjardins III S. 600; Lyon-Caën Nr. 803; Jacobs Nr. 326. Der Befrachter mufs in diesem Falle die volle Fracht entrichten, soweit nicht der Befrachter durch anderweitigen Frachtverdienst schadlos gehalten wird. Auch das holländ. H.G.B. (Art. 467) räumt dem Verfrachter einen Anspruch auf die Hälfte der Fracht ein, wenn der Befrachter vor Anfang der Überliegezeit, ohne etwas verladen zu haben, die Reise aufkündigt. Ebenso das span. H.G.B. (Art. 688), Mexico (Art. 763), Italien (Art. 564), Argentinien (Art. 1052), Portugal (Art. 553). Nach finnländ. Seegesetz (Art. 94) ist der Befrachter zum Rücktritt berechtigt nicht nur vor Lieferung der Ladung, sondern auch, nachdem diese ganz oder zum Teil stattgefunden hat, aber vor Ablauf der Lade- und Überliegezeit. Er hat die Hälfte der Fracht und der Kaplaken und das etwaige Liegegeld zu zahlen. Die skandinavischen Seegesetze (§ 126), Japan (§ 598) stimmen mit unserem Recht überein, sie gewähren aber das Recht der Kündigung gegen Zahlung; ist bis zum Ablauf der Wartezeit keine Ladung geliefert, so gilt die Kündigung als geschehen. Das englische Recht erkennt ein Rücktrittsrecht des Befrachters gegen Zahlung einer gesetzlich festgesetzten Entschädigung nicht an; sondern in allen Fällen, wo der Befrachter keine Ladung liefert oder vor Antritt der Reise oder während derselben die geladenen Güter zurücknimmt, wird die Höhe der Entschädigung im konkreten Falle, wenn sich die Parteien darüber nicht einigen können, unter Berücksichtigung aller dabei in Betracht kommenden Umstände durch eine Jury arbitriert. Stellt der Verfrachter eine Klage *for non-performance* an, so wird principiell der dem Verfrachter zugefügte Schaden gleichgesetzt dem Betrage der stipulierten Fracht unter Abzug der Unkosten der Reise und einer etwa während derselben Reiseperiode verdienten anderweitigen Fracht, ohne dafs jedoch ein Zwang für die Jury besteht, unter allen Umständen den Schadensersatz gleich hoch zu normieren. Bestritten ist es, ob der Kapitän verpflichtet ist, in solchen Fällen eine andere Befrachtung zu suchen, vgl. Scrutton Art. 160; Abbott p. 553; Maclachlan p. 472. Ebenso kennt Rufsland (Art. 329 ff.) gesetzliche Fautfracht nicht, die Charter mufs eine Pön festsetzen, die die volle Fracht nicht übersteigen darf.

2) Finnland Art. 94 sagt ausdrücklich, dafs Verfrachter das Geladene nur gegen die Fautfracht herauszugeben habe.

11*

Aufser der eigentlichen Abstandssumme stehen die in den §§ 581, 586 genannten Ansprüche dem Verfrachter zu. Die Kündigung des Befrachters mufs ausdrücklich geschehen. Das Verstreichen der Wartezeit ohne Abladung giebt aber dem Verfrachter seinerseits ein ähnliches Rücktrittsrecht (vgl. § 585).

3. Als angetreten gilt die Reise mit Rücksicht auf diese Bestimmung, a. wenn der Befrachter den Schiffer abgefertigt hat, b. wenn die Lieferung der Ladung oder eines Teils derselben stattgefunden hat und zugleich die Wartezeit (§ 579) verstrichen ist.

Unter Abfertigung versteht man das „ausdrückliche oder stillschweigende Anerkenntnis des Befrachters", „dafs die Ablieferung beendigt sei". Diese Erklärung wird regelmäfsig mit dem Augenblicke der vollständigen Lieferung der Ladung zusammentreffen oder doch unmittelbar darauf folgen (Prot. S. 2122), setzt aber jedenfalls die bereits erfolgte Aushändigung der Ladungspapiere (§ 591) voraus. Die in diesem Paragraphen derselben beigelegte Bedeutung würde auch dann eintreten, wenn die Abfertigung „bei zweifellos unvollständiger Ladung" stattgefunden haben sollte. Auch kommt im Fall a nicht in Betracht, ob die Wartezeit oder auch die Ladezeit noch läuft (Prot. S. 2200). In dem Falle b müssen beide Momente zusammentreffen, so dafs der Rückritt vom Vertrage vor der Abfertigung immer noch möglich ist, vorausgesetzt, dafs die Wartezeit noch läuft.

4. Sehr häufig kommt in den Chartepartien nach englischem Formular die sogenannte Penalty-Klausel vor: *„penalty for non performance of this agreement estimated amount of freight"*. Diese Klausel bezieht sich sowohl auf den Vertragsbruch des Befrachters wie des Verfrachters und würde also wörtlich gefafst besagen, dafs jeder Teil, der den Vertrag bricht, dem Andern als Vertragsstrafe den vollen Frachtbetrag zu zahlen hätte. Da das Gesetz nur gilt, soweit der Vertrag nichts anderes bestimmt, würde eine solche Vertragsabrede nach unserm Recht völlig gültig sein (vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. VII S. 154); dieselbe ist aber (wie Bd. I S. 63 dargelegt und jetzt auch vom Reichsgericht im Urteil vom 22. Mai 1897 Entsch. Bd. 39 Nr. 19 anerkannt) in englischen Formularen nur nach englischer Auffassung auszulegen. Nach englischem Recht hat aber eine derartige Strafklausel überhaupt keine Wirkung. Es ist nach diesem Recht in solchen Fällen nur zulässig, im voraus in angemessener (*reasonable*) Höhe (vgl. § 343 B.G.B., wonach auch bei uns der Richter verhältnismäfsig zu hohe Vertragsstrafen ermäfsigen kann) den Betrag des Schadens festzusetzen. Das Reichsgericht hat in der citierten Entscheidung demgemäfs eine solche Klausel, in der bei im übrigen gleichen Wortlaut nur an Stelle des Wortes *„penalty"* das Wort *„indemnity"* gesetzt war, für gültig und im besonderen Fall die festgesetzte Summe als „angemessene" erachtet[8]).

---

8) In der früheren Entsch. Bd. XIX S. 34 wurde die von dem O.L.G. angenommene Ungültigkeit der nach englischem Recht zu beurteilenden

§ 581.

Macht der Befrachter von dem im § 580 bezeichneten Rechte Gebrauch, nachdem Ladung geliefert ist, so hat er auch die Kosten der Einladung und Wiederausladung zu tragen und für die Zeit der Wiederausladung, soweit sie nicht in die Ladezeit fällt, Liegegeld (§ 572) zu zahlen. Die Wiederausladung ist mit möglichster Beschleunigung zu bewirken.

Der Verfrachter ist verpflichtet, den Aufenthalt, den die Wiederausladung verursacht, selbst dann sich gefallen zu lassen, wenn dadurch die Wartezeit überschritten wird. Für die Zeit nach dem Ablaufe der Wartezeit hat er Anspruch auf Liegegeld und auf Ersatz des durch die Überschreitung der Wartezeit entstandenen Schadens, soweit der letztere den Betrag dieses Liegegeldes übersteigt.

1. Es hat der Befrachter aufser der Fautfracht die Kosten der Einladung und Ausladung zu tragen. Dies steht allerdings im Gegensatz zur Regel der §§ 561 und 593. Allein einmal ist hierfür mafsgebend gewesen die Erwägung, dafs die Kosten der Ausladung im Bestimmungshafen nach einem dort bestehenden Gebrauch vielleicht nicht dem Verfrachter zur Last fallen, oder infolge gewisser Umstände sich erheblich geringer stellen können als im Abladehafen (vgl. Prot. S. 2452); es sind aber auch die Kosten der Ein- und Ausladung in der allgemeinen Regel nur unter der Voraussetzung dem Verfrachter zur Last gelegt, dafs er volle Fracht erhält.

2. Wird die Ladezeit überschritten, aber die Wartezeit (§ 579) innegehalten, so hat der Befrachter noch das gewöhnliche, d. h. für diesen Frachtvertrag Platz greifende Liegegeld zu zahlen (vgl. § 586); wird die Wartezeit gleichfalls überschritten, Liegegeld und Ersatz für den nachweisbar hierdurch noch nicht gedeckten Schaden zu leisten, abweichend von der Regel § 570 Bem. Nr. 3[1]). Über dessen Umfang s. S. 167.

§ 582.

Nachdem die Reise im Sinne des § 580 angetreten ist, kann der Befrachter nur gegen Berichtigung der vollen Fracht sowie aller sonstigen Forderungen des Verfrachters (§ 614) und gegen Berichtigung oder Sicherung der im § 615 bezeichneten Forderungen von dem Vertrage zurücktreten und die Wiederausladung der Güter fordern.

Im Falle der Wiederausladung hat der Befrachter nicht nur die hierdurch entstehenden Mehrkosten, sondern auch den Schaden

---

penalty-Klausel für nicht revisibel erachtet. In der im Text citierten Entscheidung hat das Reichsgericht die deutsche und englische Litteratur über die „*penalty*-Klausel“ mitgeteilt, worauf verwiesen wird. Vgl. oben S. 135 unter Nr. 9. Rufsland (Art. 331): Vertragsstrafe des Schiffs darf die Hälfte der Fracht u. s. w. nicht übersteigen, vgl. N. 1 zu § 580.

1) Finnland (Art. 94), skandinavische Seegesetze (§ 127), Japan (§ 598) haben den unserigen konforme Bestimmungen, jedoch ohne die Schadensersatzpflicht.

zu ersetzen, welcher aus dem durch die Wiederausladung verursachten Aufenthalte dem Verfrachter entsteht.

Zum Zweck der Wiederausladung der Güter die Reise zu ändern oder einen Hafen anzulaufen, ist der Verfrachter nicht verpflichtet.

1. Die Vorschrift des § 582 tritt der des § 578 zur Seite. Im Falle des § 578 liegt teilweiser Verzicht des Befrachters in Fällen ohne gesetzlichen Rücktrittsgrund insofern vor, als der Befrachter nur einen Teil der Güter, auf deren Transport er Anspruch hat, an Ort und Stelle befördern läfst. Hier liegt ebenfalls teilweiser Verzicht ohne gesetzlichen Rücktrittsgrund (§§ 634, 637, 638) vor, insofern als der Befrachter zwar alle bedungenen Güter abladet, aber darauf verzichtet, dieselben gänzlich an Ort und Stelle transportieren zu lassen. Der Befrachter kann aber auch einen Teil der Güter wieder ausladen und die übrigen an Ort und Stelle transportieren lassen, wenn er die Bedingungen des § 582 erfüllt (vgl. § 587 Ziff. 2). Nach § 580 fällt unter die Vorschrift des § 582 auch Verzicht auf den Transport, bevor das Schiff den Abladehafen verlassen hat, falls dieser Verzicht erst nach der Abfertigung beziehentlich Ablauf der Wartezeit eintritt, von welcher Zeit an der Verfrachter vor einseitigem Rücktritt gegen Fautfracht gesichert und in den Stand gesetzt sein soll, ohne Gefahr sein Schiff vom Bestimmungshafen aus weiter zu verfrachten (vgl. Bem. Nr. 1 und 2 zu § 584). Wie im Fall des § 578 erhält auch im Fall des § 582 der Verfrachter die volle Gegenleistung. Der Verfrachter ist bei totaler Wiederausladung davon entbunden, den Rest der Reise auszuführen und kann solchen Falls neue Frachtverträge für sich schliefsen, deren Gewinn ihm verbleibt (so auch französische Praxis Desjardins III p. 665). Darin liegt eine Abweichung von dem sonst bei Werkverträgen geltenden Grundsatz der Anrechnung anderweitigen Verdienstes (vgl. § 649 B.G.B.)[1]).

2. Nach dem Gesetz mufs dem Verfrachter alles das zu Teil werden, was er auf Grund des Frachtvertrages zu fordern haben würde, wenn er den Transport ausgeführt hätte. Er hat daher Anspruch auf dieselbe Fracht und alle im § 614 genannten Nebenleistungen, sowie auf Ersatz derjenigen, bei Gelegenheit des Transportes entstandenen (im § 615 aufgezählten) aufserordentlichen Unkosten, welche dem Befrachter zur Last fallen. Weshalb der § 582 den Befrachter ohne Rücksicht auf die besondere Bestimmung des Frachtvertrages nötigt, die Fracht Zug um Zug gegen die Auslieferung der Ladung dem Verfrachter zu zahlen und diese dadurch bei nur teilweiser Wiederausladung fernerer Seegefahr der Reise zu entziehen, ist nicht ab-

1) Den unserigen konforme Bestimmungen, meistens jedoch ohne Schadensersatzpflicht, haben auch die fremden Gesetze, so Frankreich (Art. 293), Belgien (Art. 89), die skandinavischen Seegesetze (§ 128), Spanien (Art. 684), Italien (Art. 567), Portugal (Art. 554), Japan (§ 600). Derselbe Grundsatz gilt auch in England (Scrutton Art. 139 bei N. p).

zusehen, indem dadurch der letztere unter Umständen besser gestellt wird, als wenn er den Transport ausgeführt hätte. Die Protokolle der Hamburger Konferenz geben darüber keine Auskunft. Der Wortlaut des Paragraphen („gegen Berichtigung“) läfst aber, besonders wenn man ihn mit der in dieser Hinsicht abweichenden Bestimmung des § 580 („unter der Verpflichtung — die Hälfte — der Fracht — zu zahlen“) vergleicht, keine andere Auffassung zu. Man kann auch eine andere Auslegung nicht darauf stützen wollen, dafs § 582 auf den § 614 verweist, welcher den Empfänger nur „nach Mafsgabe des Frachtvertrages oder des Konnossements“ zur Zahlung der Fracht verpflichtet; denn der Hinweis auf § 614 geschieht nur zur Präcisierung der Nebenansprüche.

3. Den Befrachter treffen alle Kosten, welche durch die Ausführung seines Verlangens entstehen. Er hat zwar nicht, wie im vorigen Artikel, die gesamten Kosten der Einladung und Wiederausladung zu tragen, vielmehr sind die einen wie die anderen zu Lasten des Verfrachters, soweit er dieselben nach den allgemeinen Normen oder dem Vertrage bei völliger Ausführung zu tragen hat. Der Befrachter hat alle Kosten zu tragen, welche der Verfrachter nicht gehabt hätte, „wenn er die Ladung erst im Bestimmungshafen gelöscht haben würde“ (Prot. S. 2451 f.).

4. Der Befrachter hat ferner dem Verfrachter den durch den Aufenthalt verursachten Schaden zu ersetzen.. Darunter sind nicht nur die für den Aufenthalt in dem Löschungshafen vom Schiffer zu machenden Ausgaben zu verstehen, als Hafengelder, Heuer- und Unterhaltungskosten für die Besatzung, sondern auch jeder anderweitige Schaden, welcher dem Verfrachter dadurch entsteht, dafs er das Schiff nicht mit der Ladung nach dem Bestimmungshafen bringt. Dahin gehören die für die Einnahme von Ballast aufzuwendenden Kosten, wenn der Verfrachter bei nur teilweiser Wiederausladung oder durch einen bereits abgeschlossenen neuen Frachtvertrag genötigt wird, nach jenem Hafen zu versegeln, ferner in gleichem Fall Nachteile aus einer bei der Weiterreise entstehenden *havarie grosse*, bei der die Ladung nicht oder nicht in gleichem Betrag beitragspflichtig sein würde, Nachteil aus Erschwerung nötiger Bodmerei (weil die Ladung nicht oder nicht ganz mit verbodmet werden kann), Kosten neuer Versicherung bei vollständiger Ausladung. Durch den Aufenthalt selbst können ferner Ansprüche entstehen auf Vertragsstrafe oder Entschädigung, welche dadurch verwirkt wird, dafs der Verfrachter lediglich infolge der Weisung des Befrachters einen anderweitigen Frachtvertrag nicht rechtzeitig (z. B. wegen inzwischen eingetretenen Frostes) hat ausführen können. Es erstreckt sich die Verbindlichkeit des Befrachters auch hier wie im Fall des § 581 auf den Ersatz eines entgehenden Gewinns, welcher z. B. darin gefunden werden könnte, dafs der Schiffer durch die infolge der Entlöschung und Einnahme von Ballast „entstehende Verzögerung

seiner Ankunft im Bestimmungshafen eine günstige Konjunktur für Eingehung neuer Frachtverträge" nicht mehr hat benutzen können, da keine Einschränkung gemacht ist (Prot. S. 2125, 3876 ff., 2451, 3885—3887). Die hier erwähnte Schadensersatzpflicht fällt weg im Fall des § 638 und auch im Fall des § 637 fallen die eigentlichen Kosten des Aufenthalts und die Schäden aus der Verzögerung fort, vgl. diese Paragraphen.

5. Ist von einem Dritten abgeladen, der nicht blofs Bevollmächtigter des Befrachters war (selbständigem Ablader), so ist zu beachten, dafs nur diesem die Verfügung über die Ladung (vgl. Bem. Nr. 5 zu § 556) also auch das Recht aus § 582 zusteht. Sind Konnossemente gezeichnet, sind dieselben sämtlich zurückzugeben (§ 659). Unter Umständen kann der Schiffer als Vertreter der Ladung das Recht aus § 582 ausüben, vgl. hierüber Bd. I S. 403.

6. Rücktransport in den Abladungshafen kann nicht gefordert werden, vgl. R.O.H.G. XVI S. 199. Derselbe kann nur unter Umständen sich als Folge einer Unmöglichkeit der Weiterreise ergeben vgl. § 634.

§ 583.

Der Befrachter ist statt der vollen Fracht nur zwei Drittteile als Fautfracht zu zahlen verpflichtet, wenn das Schiff zugleich auf Rückladung verfrachtet ist oder in Ausführung des Vertrags zur Einnahme der Ladung eine Fahrt aus einem anderen Hafen zu machen hat und in diesen beiden Fällen der Rücktritt früher erklärt wird, als die Rückreise oder die Reise aus dem Abladungshafen im Sinne des § 580 angetreten ist.

1. Der Paragraph setzt voraus, dafs durch einen einheitlichen Frachtvertrag das Schiff verfrachtet ist:

entweder a. mit Ladung von A nach B und mit Rückladung zurück von B nach A,

oder b. zu einer Reise in Ballast von A nach B, um dort zu laden, und die Ladung entweder nach A oder an einen anderen Bestimmungsort zu bringen.

Es ist nicht nötig, dafs auch eine einheitliche Fracht bedungen ist. Ist eine solche nicht bedungen, so sind die für jede Reisestrecke besonders bedungenen Frachten zusammenzurechnen, um die „volle Fracht" zu ermitteln.

Ohne diese besondere Bestimmung hätte man entweder beide Reisen als eine behandeln müssen, also nach §§ 580, 582, sobald die Ausreise angetreten, volle Fracht für beide Reisestrecken zubilligen müssen oder man hätte jede Reisestrecke als besondere Reise behandeln und für die erste Reise volle Fracht (§ 582), für die letztere Fautfracht nach § 580 zusprechen müssen. Ersteres wäre unbillig gewesen, da das Schiff im Zwischenhafen (oben B) Gelegenheit zu anderem Frachtverdienst haben kann. Letzteres hätte die Schwierigkeit bereitet, die richtige Fracht für

die zweite Strecke auszusondern, da häufig diese sich nicht im Vertrage besonders darstellt (Gesamtfracht für beide Strecken) oder auch mit Rücksicht auf niedrige oder fehlende Fracht der ersten Strecke besonders hoch ist (z. B. wenn für die Ballast- oder Hinreise nichts oder wenig, für die Reise mit Ladung oder die Rückreise entsprechend mehr bedungen ist). Nach einigem Schwanken (vgl. Preufs. Entw. Art. 482 Prot. S. 2139, 2143, 2149 ff., 2498 ff., 3889) wurde daher der Mittelweg des Paragraphen gewählt, wonach dann, wenn der Rücktritt vor Antritt der ersten Reisestrecke (§ 580) erfolgt, beide Strecken wie eine Reise behandelt werden, also als Fautfracht die Hälfte der vollen Fracht zu zahlen ist; dagegen wenn der Rücktritt nach Antritt der ersten, aber vor Antritt der zweiten Strecke verfolgt, zwei Drittel der „vollen Fracht" zu zahlen sind.

2. Das Gesetz bezeichnet die nach diesem Artikel zu zahlenden zwei Drittel als Fautfracht, obwohl darin wenigstens in dem ersten der beiden Fälle des Paragraphen (oben 1 a) zweierlei enthalten ist: Fracht für die erste Strecke und Abstandssumme (Fautfracht) für die zweite Strecke. Für den Fall einer grofsen Haverei auf der ersten Reisestrecke ist nur die Fracht dieser Strecke beitragspflichtig und auch die Fracht aufgeopferter Güter nur nach dieser Fracht zu bestimmen (§§ 715, 721 H.G.B). Ebenso kann sich eine für die erste Strecke genommene Frachtversicherung nur auf die Fracht dieser Strecke allein beziehen. Für diese Fälle wird also die Fracht der ersten Strecke allein festzustellen und zu berechnen sein, bei Gesamtfracht durch entsprechende Verteilung[1]).

---

1) Das französische Recht betrachtet die Reise in Ballast unter Umständen nur als Vorbereitung der Hauptreise (Jacobs I Nr. 329) und trifft für den Fall einer Reise „aus und zu Haus" die Bestimmung (*Code de comm.* Art. 294 Abs. 2): *Si ayant été frété pour l'aller et le retour, le navire fait son retour sans chargement ou avec un chargement incomplet, le fret entier est dû au capitaine, ainsi que l'intérêt du retardement.* (Im Abs. 1 heifst es: *Si le navire est arrêté au départ, pendant la route, ou au lieu de sa décharge, par le fait de l'affreteur, les frais du rétardement sont dus par l'affréteur.*). Ebenso nach diesem der belgische *Code de comm.* Art. 82. Man versteht jedoch die Bestimmung des *Code* unter Berufung auf Valin, bei dem sich dieselbe Auffassung der entsprechenden Vorschrift der *Ordonnance de la marine* (III, 3 Art. 9) findet, dahin, dafs die Fracht nur soweit zu zahlen ist, als nicht der Kapitän in einer anderweitig gefundenen Fracht schadlos gehalten wird. Auf der anderen Seite hat der Verfrachter Anspruch auf Ersatz nicht nur des durch den etwaigen Aufenthalt, sondern überhaupt durch die Nichtlieferung der Ladung verursachten Schadens (wenn der Kapitän z. B. Ballast hat einnehmen müssen). Siehe Desjardins III S. 665 f. Argentinien (Art. 1052): Bei Rücktritt vor Ausreise ist nur die Hälfte der Fracht dieser zu zahlen. Japan (§ 598) wiederholt unseren § 583, nicht aber § 584. Die skandinavischen Seegesetze (§ 128) setzen in den Fällen unseres § 583 die Fautfracht auf drei Viertel der vollen Fracht fest. Sie bestimmen dann ferner: „Betrifft der Vertrag mehrere Reisen, so wird volle Fracht für eine Reise gezahlt, die schon angetreten, halbe Fracht für die folgende und Viertelsfracht für die übrigen." Finnland (Art. 94)

§ 584*).

Bei anderen zusammengesetzten Reisen erhält der Verfrachter, wenn der Befrachter den Rücktritt erklärt, bevor in Bezug auf den letzten Reiseabschnitt die Reise im Sinne des § 580 angetreten ist, als Fautfracht zwar die volle Fracht, es kommt von dieser jedoch ein angemessener Bruchteil in Abzug, sofern die Umstände die Annahme begründen, daſs der Verfrachter in Folge der Aufhebung des Vertrags Kosten erspart und Gelegenheit zu anderweitigem Frachtverdienste gehabt habe.

Der Abzug darf in keinem Falle die Hälfte der Fracht übersteigen.

1. Dieser Paragraph setzt wie § 583 einen einheitlichen Frachtvertrag, aber nicht notwendig einheitliche Fracht für alle Reisestrecken voraus (vgl. Bem. Nr. 1 zu § 583 auch über den Begriff „volle Fracht“). Alle Reisestrecken müssen sich aber zusammen als eine kombinierte Reise darstellen, die aus verschiedenen Abschnitten besteht. Es muſs also ein innerer wirtschaftlicher Zusammenhang zwischen denselben vorhanden sein. Dieser setzt voraus, daſs die verschiedenen Abschnitte nicht nur ununterbrochen aufeinander folgen, sondern, daſs auch jeder Abschnitt nur mit Rücksicht auf die übrigen Abschnitte kontrahiert ist, daſs nicht bloſs zufällig in einem Vertrag verbundene an sich selbständige und voneinander unabhängige Reisen vorliegen. Je weniger die Zwischenstationen Gelegenheit zu neuer Verfrachtung gewähren, destoweniger ist anzunehmen, daſs die dort endenden Reisestrecken selbständige Reisen sein sollten, sondern daſs vielmehr das Schiff sich zur Berührung dieser Punkte nur als Zwischenstation mit der sichern Aussicht — nach Abfertigung bei der Ausreise — volle Fracht bis zur günstigeren Endstation zu erhalten, einlassen wollte (vgl. Prot. S. 3890 ff)[1]). Diese Einschiebung unvorteilhafter Zwischenstationen rechtfertigt die dem Schiff günstigere Behandlung gegenüber den Fällen des § 583 und den Fällen

---

bestimmt nur allgemein: „Bei mehreren Reisen zahlt der Befrachter an Fautfracht für die erste Reise die Hälfte, für die übrigen ein Viertel.“

*) Art. 585 Abs. 2 des alten H.G.B. ist fortgefallen, er lautete: *Können sich die Parteien über die Zulässigkeit des Abzuges oder die Höhe desselben nicht einigen, so entscheidet darüber der Richter nach billigem Ermessen.*

1) Beispiele zusammengesetzter Reisen: a. Von A mit Ladung nach B, von dort mit neuer Ladung nach C, von dort mit neuer Ladung zurück nach A. Hier tritt der einheitliche Charakter dadurch hervor, daſs die Reise wieder an dem Ort der Ausreise endet, also eine geschlossene Rundreise vorliegt. b. Von A nach D, aber unter Anlaufen von Zwischenhäfen B und C auf der Route: von jedem der Orte A, B und C sollen Güter bis D für den Befrachter befördert werden.

Dagegen selbständige Reisen: In Ballast von A nach B, mit Ladung zurück nach A, dann mit neuer Ladung gegen besondere Fracht von A nach C, letztere Reise ist als selbständige anzusehen. — Natürlich liegt aber stets eine kombinierte Reise vor, wenn für alle Reiseabschnitte zusammen Gesamtfracht (*en rouge*) bedungen ist.

mehrerer nur zufällig gleichzeitig kontrahierter selbständiger Reisen [2]).

2. Bei den zusammengesetzten (kombinierten) Reisen im Sinne dieses Artikels ist zu unterscheiden:

a. Der Befrachter tritt zurück, bevor im Sinne des § 580 auch nur der erste Abschnitt angetreten ist, er zahlt dann als Fautfracht die Hälfte der „vollen Fracht", vgl. § 583 Bem. Nr. 1.

b. Der Befrachter tritt später, aber vor Antritt des letzten Abschnitts zurück. In diesem Fall mufs er grundsätzlich volle Fracht zahlen, hat also kein Recht, gegen eigentliche Fautfracht [3]) zürück zu treten. Aber (in Unterschied von § 582) hat der Verfrachter nicht das Recht, den von ihm anderweitig in der frei gewordenen Zeit erzielten oder zu erzielenden Frachtverdienst für sich zu behalten. Der Befrachter kann vielmehr wegen dieses Verdienstes und der ersparten Kosten einen angemessenen Abzug bis zu einem gesetzlichen Höchstbetrage machen. Dieser Abzug ist auf Grund der Frachtkonjunktur in dem Hafen, wo die Reise infolge des Rücktrittes endet, zu schätzen. Der Regel nach werden dabei die wirklich vollzogenen neuen Frachtabschlüsse zu Grunde zu legen sein. Will Befrachter behaupten, dafs der Schiffer besseren Verdienst hätte finden können, so wird er dies nachzuweisen haben. Schlägt das Schiff dort neue Fracht aus, weil es sich schon vorher zu neuer Verfrachtung von der Endstation der kombinierten Reise aus gebunden hatte und neue Fracht gerade nach dieser nicht finden konnte, während lohnende Fracht nach anderen Punkten zu machen war, so wird auch hierauf Rücksicht zu nehmen sein. Denn das Gesetz geht allgemein davon aus und es ist im Frachtgeschäft üblich, dafs der Verfrachter, sobald eine Reise vom Abladehafen aus „angetreten" ist, von der Endstation aus weiter sein Schiff zu verfrachten sucht, da ihm bis dahin volle Fracht nunmehr sicher ist. Disponierte der Verfrachter so im Fall einer kombinierten Reise, so kann ihm daraus kein Vorwurf gemacht werden. Die Feststellung des Höchstbetrags des Abzugs auf die Hälfte der vollen Fracht ist getroffen, weil bei höherem Abzug der Verfrachter schlechter gestellt wäre, als wenn Befrachter vor Antritt der ganzen Reise zurückgetreten wäre.

c. Der Befrachter tritt erst zurück, als auch die letzte Reisestrecke schon „angetreten" war: in diesem Fall kommt § 582 zur Anwendung, er erhält volle Fracht ohne Abzug möglichen anderweitigen Verdienstes.

§ 585.

Liefert der Befrachter bis zum Ablaufe der Wartezeit keine Ladung, so ist der Verfrachter an seine Verpflichtungen aus dem

2) Fremdes Recht s. N. 1 zu § 583.
3) Mit Unrecht bezeichnet der Paragraph die „volle Fracht" als Fautfracht.

Vertrage nicht länger gebunden und befugt, gegen den Befrachter dieselben Ansprüche geltend zu machen, welche ihm zugestanden haben würden, wenn der Befrachter von dem Vertrage zurückgetreten wäre (§§ 580, 583, 584).

1. Die Bestimmung dieses Paragraphen bezieht sich ebensowohl auf die einfache Reise, wie auf die aus zwei Gliedern und auf die aus mehr als zwei Gliedern zusammengesetzte Reise.

2. Zweifelhaft ist nur, ob bei einer zusammengesetzten Reise (§ 584) der Schiffer schon dann befugt ist, „von dem Vertrage abzugehen“, wenn er in einem Hafen die bedungene Ladung nicht erhält, „obschon er nach dem Vertrage in anderen Häfen wieder andere Ladungen in Empfang zu nehmen und weiter zu transportieren“ hat. Die Frage ist weder unbedingt zu bejahen, noch zu verneinen, es ist vielmehr wie folgt zu unterscheiden:

a. Werden im Hafen der Ausreise oder einem Zwischenhafen keine Güter geliefert, verlangt Befrachter aber (unter Erfüllung der im § 578 angegebenen Bedingungen), dafs sich das Schiff in Ballast nach dem nächsten Hafen begebe, um dort Ladung in Empfang zu nehmen, so hat der Schiffer dieser Anweisung Folge zu leisten. Der Befrachter kann verlangen, dafs der Verfrachter auch ohne die volle bedungene Ladung die Reise antritt (§ 578). Verteilt sich nun die „bedungene“ Ladung auf mehrere Häfen, so kann er also auch verlangen, dafs die Reise von einem dieser Häfen ohne Ladung (in Ballast) ausgeführt wird, um von dem nächsten der Vertragshäfen mit Ladung fortgesetzt zu werden, sobald er die im § 578 erforderte Sicherheit bestellt.

b. Stellt der Befrachter aber nicht das Verlangen, dafs der Schiffer in Ballast zum nächsten Vertragshafen fahren soll oder verlangt er dies zwar, bestellt aber keine Sicherheit, so kann der Verfrachter das Recht aus § 585 ausüben, sobald die Wartezeit verstrichen ist. Er ist keineswegs verpflichtet, ohne Deckung für die Fracht weiter zu versegeln.

c. Soll der Schiffer die Ladung in jenem Hafen von einem Dritten erhalten, so mufs er, falls dies in der Ladezeit möglich, nach § 577 den Befrachter benachrichtigen, wenn der Dritte nicht liefert. Im übrigen gilt hier nichts besonderes[1]).

3. Der Verfrachter hat nur das Recht, vom Vertrage zurückzutreten. Dazu bedarf es allerdings keiner ausdrücklichen Erklärung, sondern es kann dies ebensogut durch schlüssige Handlungen geschehen, z. B. durch Absegeln, durch Abschliefsen einer

1) Lewis, 2. Aufl., Bd. I S. 287 will (vgl. auch Prot. S. 2499 ff.) in diesem Fall den Schiffer, wenn sich die Anzeige (§ 577) an den Befrachter „nicht bewerkstelligen läfst“, verpflichten, nach dem nächsten Vertragshafen ohne Ladung weiter zu fahren. Er folgert diese Pflicht aus § 535 H.G.B. Nach diesem Paragraphen hat aber der Schiffer nur die Pflicht, das Interesse der Ladungsinteressenten in betreff der ihm anvertrauten Ladung zu wahren, nicht deren Interessen sonst und gar gegen das des Reeders wahrzunehmen.

neuen Charter. Würde aber das Schiff liegen bleiben und nach Ablauf der Wartezeit die ursprünglich bedungene Ladung ohne irgend eine besondere Vereinbarung einnehmen, so könnte dies nicht als neuer Frachtvertrag betrachtet und der Verfrachter nicht für berechtigt gehalten werden, aufser der ursprünglich für die Ladung vereinbarten Fracht auch noch Fautfracht zu fordern. Durch bedingungslose Annahme der Ladung nach der Wartezeit würde der Schiffer vielmehr zu erkennen geben, dafs er den alten Frachtvertrag als noch zu Recht bestehend anerkennt (Prot. S. 3878 f.).

§ 586.

Auf die Fautfracht wird die Fracht, welche der Verfrachter für andere Ladungsgüter erhält, nicht angerechnet. Die Vorschrift des § 584 Abs. 1 bleibt unberührt.

Der Anspruch des Verfrachters auf Fautfracht ist nicht davon abhängig, dafs er die im Vertrage bezeichnete Reise ausführt.

Durch die Fautfracht werden die Ansprüche des Verfrachters auf Liegegeld und die übrigen ihm etwa zustehenden Forderungen (§ 614) nicht ausgeschlossen.

1. Der Abs. 1 des Paragraphen bezieht sich, wie aus Abs. 2 ersichtlich, auf die Fautfracht des § 580 und die des § 583, vgl. Bem. zu diesen Artikeln.

2. Durch den Empfang der Fautfracht wird der Verfrachter wegen seines Anspruchs auf Liegegeld und die ihm sonst noch zustehenden Forderungen nicht abgefunden, weil die Fautfracht nur eine Entschädigung für die verloren gehende Fracht ist[1]).

§ 587.

Ist ein verhältnifsmäfsiger Theil oder ein bestimmt bezeichneter Raum des Schiffes verfrachtet, so gelten die Vorschriften der §§ 567 bis 586 mit folgenden Abweichungen:

1. *Der Verfrachter erhält in den Fällen, in denen er sich nach diesen Vorschriften mit einem Theile der Fracht begnügen müfste, als Fautfracht die volle Fracht, es sei denn, dafs sämmtliche Befrachter zurücktreten oder keine Ladung liefern.*

   Von der vollen Fracht kommt jedoch die Fracht für diejenigen Güter in Abzug, welche der Verfrachter an Stelle der nicht gelieferten annimmt.

2. *In den Fällen der §§ 581, 582 kann der Befrachter die Wiederausladung nicht verlangen, wenn sie eine Verzögerung*

1) Die französischen Schriftsteller bezeichnen die Fautfracht gleichfalls als *une sorte de prime ou d'indemnité de rachat de la convention*: Laurin bei Cresp II S. 197; vgl. Ruben de Couder IV S. 466 N. 246; Desjardins III S. 597.

der Reise zur Folge haben oder eine Umladung nöthig machen würde, es sei denn, dafs alle übrigen Befrachter zustimmen. Aufserdem ist der Befrachter verpflichtet, sowohl die Kosten als auch den Schaden zu ersetzen, welche durch die Wiederausladung entstehen.

Machen sämmtliche Befrachter von dem Rechte des Rücktritts Gebrauch, so hat es bei den Vorschriften der §§ 581, 582 sein Bewenden.

1. Das Gesetz stellt hinsichtlich der Lade- und Überliegezeit und hinsichtlich des Rücktritts vom Vertrage die Vercharterung einer Quote, sowie eines räumlich bestimmten Teils des Schiffs der eines ganzen Schiffs der Regel nach gleich. Von dieser Regel abweichend, werden aber nach Beschlüssen der Hamburger Konferenz in zweiter Lesung in zwei Punkten die Grundsätze der Stückgüterfracht zur Anwendung gebracht (Prot. S. 3882—3885), vgl. §§ 588, 589.

Die erste in Ziff. 1 enthaltene Abweichung wurde dadurch gerechtfertigt, dafs „das Recht gegen Entrichtung einer Quote der Fracht vom Vertrage zurückzutreten, nicht füglich jedem einzelnen Befrachter für sich zugestanden werden könne, weil diese Quoten nur unter der Voraussetzung als eine entsprechende Entschädigung des Verfrachters betrachtet worden seien, dafs der letztere die Reise nicht zu machen brauche", während hier „die Reise des Rücktrittes unerachtet ausgeführt werden müsse". Die Konferenz hielt sich, obwohl sie die juristische Natur der hier in Frage stehenden Frachtverträge der des Totalfrachtvertrages gleichstellte, zu dieser Abweichung für berechtigt, weil die von ihr getroffenen „Bestimmungen über den Rücktritt vom Vertrage gegen eine im Gesetz ein für allemal bestimmte Quote der Fracht nicht auf dem inneren Wesen der Totalbefrachtungen, sondern lediglich auf Zweckmäfsigkeitsrücksichten beruhten" (Prot. S. 3882 f.). Auch läfst sich noch geltend machen, dafs bei „Vercharterung des ganzen Schiffs" die volle Fracht zu bezahlen ist, „wenn der Schiffer die Reise mit einem Teile der Ladung ausführen" mufs (Prot. S. 2178).

Die Bestimmung der Ziff. 2 erklärt sich daraus, dafs, wenn die Güter mehrerer Befrachter in dasselbe Schiff abgeladen werden, eine gewisse Gemeinschaft der Interessen zwischen diesen Personen entsteht, welche die Folge hat, dafs Jeder bei der Geltendmachung seiner Rechte auf die seiner Mitbefrachter Rücksicht nehmen mufs. Tritt nun eine Kollision zwischen den Ansprüchen verschiedener Befrachter ein, so kann diese nicht in der Weise gelöst werden, dafs man die Mehrheit entscheiden läfst, oder der Geldwert der von Jedem geladenen Güter für mafsgebend gehalten wird, vielmehr mufs naturgemäfser Weise der, welcher eine Abweichung in dem ursprünglichen Reiseplan beansprucht, denjenigen gegenüber zurückstehen, welche die Ausführung desselben verlangen

und, wenn sie zustimmen, ihnen alle entstehenden Kosten und Schäden ersetzen.

2. Nur den Befrachtern wird das Recht abgesprochen, die Wiederausladung ihrer Güter ohne Zustimmung der Mitbefrachter zu verlangen. Dieselbe wird aber nicht unbedingt verboten, so dafs der Schiffer einem darauf gerichteten Verlangen auch ohne eingeholte Genehmigung der letzteren stattgeben darf, vorausgesetzt, dafs nur keine rechtlichen Interessen dieser dadurch verletzt werden (Prot. S. 2454).

3. Unter Umständen kann es zweifelhaft sein, ob die Kontrahenten die Verfrachtung eines räumlich bestimmten Teils — in welchem Fall Verfrachter in diesem Raume fremde Güter nicht laden darf — oder eine Stückgüterfracht mit der Nebenbedingung beabsichtigt haben, dafs „die Ladung in einem bestimmten Raume untergebracht werden“ soll. Die Entscheidung dieser Frage ist aber immer nur dem besonderen Vertrage zu entnehmen, welcher stets einen Anhaltspunkt dafür abgeben wird, worin der Hauptgegenstand des Vertrages besteht (Prot. S. 2185).

4. § 587 setzt getrennte Verträge jedes Befrachters mit dem Verfrachter voraus. Vereinigen sich mehrere Befrachter zur gemeinschaftlichen Charterung eines Schiffs, so liegt an sich nur eine Verfrachtung des Schiffs im ganzen vor, bei welcher als Befrachter die unter ihnen bestehende Gesellschaft (altes H.G.B. Art. 260 ff., jetzt §§ 705 ff. B.G.B.) dem Verfrachter gegenüber steht. Die Verfügung steht dann den geschäftsführenden Gesellschaftern gemäfs der Organisation zu, welche der Gesellschaftsvertrag getroffen hat (§§ 709, 710 B.G.B.), selbst dann, wenn die Befrachter unter sich die Räume verteilen oder wenn die Einzelnen Stückgüter abladen. Dieser Fall liegt namentlich auch dann vor, wenn ein Schiffsmakler, von dem Schiffer beauftragt, ihm eine Ladung zu besorgen, mit einer Anzahl von Befrachtern „Frachtverträge vorbereitet und sodann im Namen aller dieser Befrachter mit dem Schiffer eine gemeinschaftliche Chartepartie schliefst“ (Prot. S. 2186), vgl. § 567 Bem. Nr. 8[1]).

---

1) Von den fremden Rechten gehen mit uns konform Japan (§ 601), Finnland (Art. 97), Skandinavien (§ 129), jedoch kommt im Fall unseres § 587 Abs. 2 Nr. 1 nur die Hälfte der Fracht für angenommene Ersatzgüter neben ersparten Kosten in Abzug (§ 130). In den übrigen Seerechten gelten an sich dieselben Bestimmungen wie bei Verfrachtung ganzer Schiffe (s. § 580 N. 1). Haben aber einzelne Verfrachter schon geladen, so steht dies doch dem Rücktritt anderer Verfrachter, die noch nicht geladen haben — gegen halbe Fracht — entgegen, soweit nach jenen Rechten solcher Rücktritt nur vor Beginn der Beladung zulässig ist, vgl. Art. 288 Abs. 4 des französischen *Code de comm.: „Si le navire a reçu une partie de son chargement et qu'il parte à non-charge, le fret entier sera dû au capitaine.“* Laurin bei Cresp II S. 198 ff.; Jacobs I Nr. 328. Eine Beschränkung der einzelnen Befrachter in der Befugnis, zur Wiederausladung ihres Ladungsteils gegen volle Fracht

§ 588.

Hat der Frachtvertrag Stückgüter zum Gegenstande, so mufs der Befrachter auf die Aufforderung des Schiffers ohne Verzug die Abladung bewirken.

Ist der Befrachter säumig, so ist der Verfrachter nicht verpflichtet, auf die Lieferung der Güter zu warten; der Befrachter mufs, wenn die Reise ohne die Güter angetreten wird, gleichwohl die volle Fracht entrichten. Es kommt von der letzteren jedoch die Fracht für diejenigen Güter in Abzug, welche der Verfrachter an Stelle der nicht gelieferten annimmt.

Der Verfrachter, der den Anspruch auf die Fracht gegen den säumigen Befrachter geltend machen will, ist bei Verlust des Anspruchs verpflichtet, dies dem Befrachter vor der Abreise kund zu geben. Auf diese Erklärung finden die Vorschriften des § 571 Anwendung.

1. Der Frachtvertrag über Stückgüter hat in der modernen Zeit, namentlich durch die grofse Ausdehnung des Dampferverkehrs, eine aufserordentlich grofse Bedeutung gewonnen und hat die Tendenz, die Verfrachtung ganzer Schiffe oder Teile derselben in den Hintergrund zu drängen. Es sind namentlich folgende Formen zu unterscheiden:

A. Nach der Person des Stückgutverfrachters:

a. der Reeder selbst verfrachtet das Schiff von vornherein auf Stückgüter.

b. Es chartert ein Unternehmer ein ganzes Schiff und sucht dadurch Gewinn zu machen, dafs er seinerseits dieses Schiff mit Stückgütern befrachtet und schliefst zu diesem Zwecke Unterfrachtverträge ab. Auch diese Verträge unterliegen den Rechtsregeln über Stückgüterfracht. § 662 trifft nur darüber besondere Bestimmungen, wer dem Stückgüterbefrachter gegenüber als Verfrachter für Erfüllung des Transports und Auslieferung am Bestimmungsort haftet. Im Verhältnis zum Charterer bleiben (namentlich in betreff des Ladens und Löschens, sowie des Rücktritts) die Grundsätze über die Verfrachtung ganzer Schiffe anwendbar, was im § 605 in betreff der Löschung ausdrücklich ausgesprochen ist [1]). Dieser

und Kosten im Fall des Widerspruchs der übrigen Befrachter ist diesen Rechten unbekannt (vgl. die § 582 N. 1 citierten Gesetze).

1) Der Charterer hat ein Interesse daran, dafs durch das Laden der Stückgüter die ihm vorgeschriebene Ladezeit nicht überschritten wird, damit er nicht in die Lage kommt, dem Reeder Liegegeld bezahlen zu müssen. Es ist seine Sache, die Stückgüterbefrachter zur Ladung aufzufordern und eventuell ihnen gegenüber nach § 588 Abs. 3 zu verfahren, gleichzeitig aber auch dem Schiffer rechtzeitig zu erklären, dafs er ohne die Ladung der säumigen Befrachter abfahren könne (§ 578). Er zahlt dann noch nach

Fall liegt auch vor, wenn mehrere Befrachter gemeinschaftlich das ganze Schiff chartern und unter sich auf Stückgüter befrachten (vgl. Bem. Nr. 4 zu § 587). In diesem Fall ist die von ihnen gebildete „Gesellschaft“ der Unterverfrachter, die Einzelnen sind Unterbefrachter. Was die Gesellschaft gewinnt, ist Gesellschaftsvermögen.

B. Nach dem Zeitpunkt des Antritts der Reise:

a) Der Verfrachter legt ein einzelnes Schiff „auf Stückgüter“ an, bald mit Fixierung des Zeitpunkts des Abgangs (meist durch öffentliche Bekanntmachung), bald ohne diesen Zeitpunkt festzusetzen. Wie in diesem Fall letzterer zu bestimmen, sagt § 590.

b. Der Verfrachter unterhält einen regelmäfsigen Verkehr mit eigenen oder von ihm gecharterten Schiffen zwischen bestimmten Häfen und auf bestimmten feststehenden Reisewegen (Routen) er setzt die Abfahrts- und Ankunftszeiten seiner Schiffe (Reiheschiffe) von und an den Abgangs- und Endpunkten, sowie den Zwischenstationen im voraus durch einen veröffentlichten „Fahrplan“ fest. Diese Art des Stückgüterverkehrs hat manches Eigentümliche. Der Abschlufs erfolgt auf Grund des Fahrplans und der allgemeinen an den betreffenden Orten bekannten Frachtbedingungen durch blofse Anmeldung der Güter zu Reiheschiffen, deren Abgangszeit fahrplanmäfsig feststeht (vgl. Bem. Nr. 8 zu § 556). Dadurch fällt die Notwendigkeit einer besonderen Aufforderung zur Abladung (§ 588 Abs. 1) fort. Ebenso wird häufig in den Frachtbedingungen das Recht auf Fracht angemeldeter Güter im Fall ihrer Nichtabladung ohne eine dem § 588 Abs. 3 entsprechende Erklärung vorbehalten sein. Endlich ist hier besonders üblich, dafs, um prompten Abgang der Schiffe zu sichern, die Güter schon vor Ankunft des Schiffes übernommen und gesammelt werden, ebenso (bei Löschung), sofern die Empfänger sich nicht sofort zur Abnahme melden[2]), abgesetzt werden, damit das Schiff rasch leer wird und rechtzeitig weiter fahren kann. Dazu haben diese Schiffe entweder selbst besondere Anstalten (Lagerschuppen mit eigenen Lade- und Löschplätzen) oder sie benutzen mit anderen Schiffen zusammen öffentliche Anstalten dieser Art, welche bald mit Hafenbassins (Docks) verbunden sind, bald als den Eisenbahnen, dem Staate, der Stadt oder

---

§ 578 Charterfracht für das Fehlende und zieht nach § 589 Abs. 2 Stückgutfracht dafür ein. Versäumt der Charterer die Erklärung, riskiert er Liegegeld (§ 579), während ihm nach § 588 solches nicht zusteht.

2) Näheres über die Frage, von welchem Zeitpunkt an dem Schiff die einseitige Löschung gestattet ist, s. Bem. zu §§ 601 und 604.

besonderen Unternehmern (Lagerhausgesellschaften) gehörige Quais (Kajen) gleichzeitig öffentliche Lade- und Löschplätze bilden. Es tritt daher im Fall der Beladung die Übernahme des Ladungsguts ersterenfalls seitens des betreffenden Reedereivertreters, letzterenfalls seitens der Quaiverwaltung, wenn und soweit dieselbe als Vertreterin des Schiffes handelt (s. N. 4), an die Stelle direkter Abladung, der Befrachter hat dasselbe nicht längsseits des Schiffs zu befördern (§ 561), sondern nur an den Lagerschuppen abrollen zu lassen. Umgekehrt bei der Löschung nimmt der Befrachter das Gut nicht vom Bord des Schiffs aus in Empfang, er empfängt es aus dem Schuppen der Reederei, beziehentlich der Quaiverwaltung, wenn diese für das Schiff handelt (s. N. 4). Der Quai oder Quaischuppen erscheint als „Allonge des Schiffs“, „tritt an die Stelle des Schiffsraums“ (R.O.H.G.Entsch. Bd. XVIII S. 298). Alles dies ist nicht nur in betreff des Ladens und Löschens erheblich, sondern auch in betreff des Anfangs- und Endpunkts des Risikos, für welches der Verfrachter haftet (§ 606), der Verpflichtung zur Zeichnung von Konnossementen (§ 642), des Zeitpunkts der in den §§ 608, 609 vorgeschriebenen Besichtigung, der Dauer des Pfandrechts (§ 623), worüber die Bemerkungen zu den angeführten Paragraphen zu vergleichen sind (s. auch die folgende N. 4), endlich auch in betreff des Verfolgungsrechts des Absenders im Fall des Konkurses des Empfängers (*stoppage in transitu*), § 44 (früher § 36) der Reichskonk.Ordng., wenn der Konkurs eröffnet wird, während das Ladungsgut noch am Quai lagert[3]), da dieses Recht solchenfalls nur dann besteht, wenn die Übernahme des Ladungsguts durch den Empfänger sich noch nicht durch die Aushändigung an die Quaianstalt vollzogen hatte[4]).

3) Auch die moderne Seeversicherung solcher Ladungsgüter erstreckt sich auf die Schicksale derselben am Quai, worüber das Nähere bei der Seeversicherung.

4) Werden nicht eigene Anstalten der Reederei, sondern öffentliche Anstalten, sei es von den regelmäfsig verkehrenden (Text B. b) oder anderen unregelmäfsig verkehrenden Schiffen im Stückgüterverkehr (Text B. a) benutzt, so ist nach dem Verfahren an jedem Hafenplatz, sowie den Reglements und den Frachtbedingungen zu beurteilen, ob und in wie weit die Anstalt als Vertreterin des Schiffs oder der Ladungsinteressenten handelt. Dabei ist zwischen Übernahme (Ladung) und Ablieferung (Löschung) zu unterscheiden:

A. In betreff der Übernahme kann zunächst ein genereller Auftrag der Reedereien, welche ihre Schiffe an den Quais der Anstalt anlegen lassen, bestehen, Güter für diese Schiffe anzunehmen. Dieser Auftrag kann ein ausdrücklicher sein oder sich aus allgemeiner Übung ergeben. Letzteres ist nur dann anzunehmen, wenn es allgemein üblich geworden ist, Konnossemente schon lediglich auf Grund der Empfangscheine der Quaibeamten zu

2. **Findet ein Sammeln der Ladung nicht schon vor Ankunft des Schiffs oder vor der Abladung statt,**

---

zeichnen, bevor die Güter an Bord gelangt sind, in welchem Fall diese Empfangscheine an Stelle der sonst üblichen Empfangscheine des Steuermanns (*mates receipt*) treten, vgl. Bd. I S. 451, unten Bem. zu § 642. Dies Verfahren ist z. B. nach den von Scrutton p. 308 ff. mitgeteilten Gebräuchen der grofsen britischen Seehäfen üblich in den Häfen von London, Liverpool, Glasgow (nicht dagegen in den Häfen von Bristol und Hull). In solchen Fällen erscheint die Quaiverwaltung entweder als befugt zum Abschlufs von Frachtverträgen auf Grund der allgemeinen Frachtbedingungen der Reederei, und zur Annahme, wenn die Güter ohne vorherige Anmeldung bei einem Expedienten (Makler) des Schiffs dem Quai übergeben werden, oder allein zur Annahme für das Schiff, wenn vorherige Anmeldung der Güter bei dem Expedienten und dessen Zusage nötig ist. Fehlt letzterenfalls diese Anmeldung und Zusage, so hat die Annahme am Quai dieselbe Bedeutung wie die Annahme durch den Steuermann, der nicht zum Abschlufs befugt ist (vgl. Bd. I S. 451 und unten S. 209). Der Ablader hat die Verfügung über die Ware bei Abgabe an die Quaianstalt verloren, er kann Rückgabe nur gegen volle Fracht verlangen (§ 623 H.G.B.). Mit demselben Zeitpunkt beginnt die Haftung des Verfrachters (vgl. unten B). Wenn der Ablader dagegen trotz Anlieferung an die Quaianstalt laut des Quaireglements (so Betriebs- und Gebührenordnung für die Quaianlagen in Hamburg vom 22. Dez. 1893 § 10) die Verfügung und das Recht behält, die Ware zurückzunehmen (§ 10 cit. „soweit noch thunlich“, d. h. soweit nicht inzwischen schiffsseitig übernommen ist) so kann der Anlieferung die Bedeutung eines *mates receipt* nicht beigelegt werden (so auch Desty § 251 bei N. 7 und 13 und die dort citierte amerikanische Praxis, vgl. Parsons I p. 183 ff.). And. Mein. Wagner S. 276; er will die Quaiverwaltung in Hamburg bei Annahme der Güter lediglich als Vertreterin des Schiffs ansehen. Nach der „Betriebsordnung der Bremer Lagerhausgesellschaft“ vom 10. August 1894 § 24 bewirkt die Gesellschaft das „Absetzen“ der Güter, d. h. von der Kaje in das Schiff nur als Vertreterin des Abladers auf Grund eines von ihm gestellten „Absetzantrags“, den das Schiff zum Zeichen, dafs es die Beförderung des Guts übernommen hat, gegenzeichnen kann. Ebenso handelt in Stettin nach den Vorschriften vom 23./30. Juni 1898 § 12 die städtische Qaianstalt bei Annahme der Güter nur für den Ablader.

B. Bei der Löschung der Schiffe, die an dem Quai anlegen, durch die Quaiverwaltung, handelt diese der Regel nach für das Schiff. In Hamburg handelt die Quaianstalt dabei ohne weiteren speciellen Auftrag auf Grund der citierten „Betriebs- und Gebührenordnung“ §§ 6 ff. nach Einlieferung eines Ladungsverzeichnisses, ebenso in Stettin §§ 5 ff. der cit. Vorschriften von 1898, in Bremen auf Grund eines besonderen „Aufsetzantrages“ des Schiffs, dem dies Verzeichnis beigefügt wird (§§ 21, 24 der Betriebsordnung). Die Ladungsgüter werden, wenn dieselben nicht sofort direkt von dem Empfänger aus dem Schiff in Empfang genommen werden, der Quaiverwaltung übergeben und von dieser gemäfs der Anweisung des Schiffsvertreters (Expedienten, Maklers oder des Schiffers selbst), die meistens in der Form der sogenannten Abstempelung der Konnossemente (in Bremen „Freistellungsschein“ § 24 der citierten Betriebsordnung) erteilt wird (s. hierüber Bem. zu § 614), den Empfängern ausgeliefert. Letztere haben eine bestimmte Frist, binnen deren sie, ohne weitere Kosten als die gewöhnlichen, die Güter abnehmen können (in Hamburg zwei Werktage, in Bremen vier Tage, in Stettin 36 bis 48 Stunden). Die Haftung des Schiffs auf Grund des Frachtvertrags und Konnossements für die Schicksale der Güter am Quai dauert in Ermanglung besonderer Bestimmungen fort bis zur Ablieferung an den Empfänger von seiten des Quais. In betreff des Mafses dieser Haftung kommen zunächst die allgemeinen Bedingungen des Frachtvertrags (Konnossements) und subsidiär die gesetz-

so kann durch gleichzeitiges Andrängen der Ablader mit den zu verladenden Stückgütern Verzögerung und Stockung entstehen.

---

lichen Bestimmungen über die Haftung des Verfrachters in Betracht, dabei tritt die Quaianstalt an die Stelle des Schiffs. Wie dessen „Seetüchtigkeit" zu gewähren ist, so ist die Vollständigkeit der Einrichtungen des Quais zur Aufnahme der Güter als sicheres Obdach zu gewähren. Die allgemeinen Befreiungsklauseln greifen ebenfalls Platz, nur kann man die Angestellten des Quais nicht als Schiffsbesatzung ansehen, Freizeichnung von der Haftung für Fehler dieser allein (vgl. Bem. Nr 6 zu § 606) bezieht sich daher auf Fehler jener Angestellten nicht (vgl. H.G.Z VI Nr. 62, VII Nr 25 und Urteil des Obergerichts Hamburg vom 4. Semptember 1874, H.G.Z. VIII Nr 26, R.O.H G Entsch. Bd. XVIII Nr. 82). Das Schiff nimmt seinerseits Regrefs gegen die Quaianstalt, die nach den Regeln des B.G.B. haftet, soweit nicht etwa die Quaianstalt dem Schiff gegenüber ihre Haftung erweitert oder eingeschränkt hat (vgl. §§ 15 ff. der cit. Betriebsordnung der Bremer Lagerhausgesellschaft, welche bei Löschung auf Antrag des Schiffs diesem gegenüber gelten). Dieser rechtliche Zustand kann sich aber ändern: a durch die Quaireglements, sofern dieselben auch über das Rechtsverhältnis der Empfänger zum Schiff und Quai ausdrückliche Bestimmungen enthalten, da die Kontrahenten, wenn am Quai zu löschen ist, sich auch den öffentlich bekannten Bedingungen, unter denen diese Löschung geschieht, unterwerfen, vgl. N. 2 zu § 568 und § 1 der citierten Bremer Betriebsordnung; b. durch ausdrückliche specielle Vertragsklausel.

Zu a: Das jetzige Hamburger Quaireglement (die oben citierte Betriebs- und Gebührenordnung von 1893, welche wesentlich von dem früheren Reglement abweicht) bestimmt in § 7, dafs die fortdauernde Haftung des Schiffs sich nicht erstreckt auf solche Schäden und Mängel, welche nachweislich auf dem Quai entstanden sind. Wegen dieser haftet nach § 19 die Quaiverwaltung den Empfängern direkt. aber es lehnt diese die Haftung für Feuerschäden und bei den Gütern, welche im Freien an Quaistrecken lagern, wo keine Quaischuppen sich befinden, auch die Haftung für Witterungseinflüsse oder Diebstahl ab. Man mufs annehmen, dafs dem Schiff trotz § 7 die Sorge für die Bewachung und den Schutz der letztgedachten Güter gegen Witterungseinflüsse dem Empfänger gegenüber obliegt, bis derselbe die Güter übernimmt oder bis sie in den Schuppen gelangen, dafs dagegen der Ausschlufs der Haftung für Feuerschäden auch im Verhältnis von Schiff und Empfänger Gültigkeit hat. Ferner bestimmt § 8, dafs die Auslieferung der Güter gegen Ablieferung der Konnossemente, auf denen der Vertreter des Schiffs bescheinigen mufs, dafs der Auslieferung seinerseits Bedenken nicht entgegenstehen (Abstempelung), erfolge. Liefert die Quaianstalt an eine nicht legitimierte Person aus, so ist sie dem rechten Empfänger haftbar, also nicht gedeckt durch die Anweisung des Schiffs. Aber auch das Schiff (Rederei, Schiffer) ist haftbar, wenn es vor der Auslieferung (trotz Abstempelung) einseitig anders verfügt oder bei Erteilung der Anweisung ungesetzlich verfährt (vgl. R.G.Entsch. Bd. 39 Nr. 37). Die Stettiner Vorschriften von 1898 §§ 3, 11 sind den Hamburger nachgebildet.

Zu b: Hier kommen in Betracht die Klauseln, wonach bei Löschung am Quai die Verantwortlichkeit des Schiffes aufhört, sobald das Ladungsgut das Deck des Schiffes verlassen hat. Diese Klauseln beseitigen ebenfalls nur Fortdauer der Haftung des Verfrachters aus dem Receptum für die späteren Schicksale der Ladung (vgl. das Nähere Bem. Nr. 2 zu § 606). Ladet das Schiff also am Quai aus, so verweist es, soweit es sich um Schäden handelt, welche erst nach der Entlöschung und bis zur Übernahme durch die Empfänger entstehen, dieselben an die Quaiverwaltung oder (soweit diese nicht direkt dem Empfänger haftet) an mit der Obhut zu betrauende dritte Personen, vgl. unten S 209, 210, welche beide dagegen nur mit Bewilligung des Schiffs die Güter dem Empfänger

Die Aufforderung zur Bewirkung der Abladung geschieht auch in diesen Fällen nach Handelssitte sehr häufig durch ortsübliche

---

ausliefern dürfen. Wie sich in diesem Fall die Haftung des Schiffs und des Dritten (Quai u. s. w.) im einzelnen gestaltet, s. unten S. 210.

Hat die Quaianstalt den Auftrag zur Löschung nicht vom Schiff erhalten, sondern von dem Empfänger, wie dies z B. in Bremen bei dem Löschen der Schiffe an der Kaje der Lagerhausgesellschaft geschehen kann (vgl. oben und § 24 der Betriebsordnung dieser Gesellschaft, sowie das angehängte Formular eines „Aufsetzantrags"), so ist der Löschung (Abnahme) seitens der Anstalt ganz dieselbe Bedeutung beizulegen, als wenn der Empfänger durch andere Personen die Löschung besorgen läfst, die Übernahme im Sinn des §§ 608 und 609 vollzieht sich durch die Löschung selbst (eine frühere Eintragung des Empfängers in die Bücher der Gesellschaft als Eigentümer ist bedeutungslos), wenn und soweit nicht während derselben Kollis zurückgewiesen, d h. nicht übernommen werden. Da die Thätigkeit der Quaianstalt eine wesentlich mechanische ist, so hat sie an sich (vgl. jedoch unten F) nicht die Pflichten eines Spediteurs oder Lagerhalters, ist also namentlich zur Vornahme der Feststellungen aus §§ 608, 609 H G.B nur bei besonderer Abrede verpflichtet (vgl. § 13 der Bremer Betriebsordnung), R O.H G.Entsch. Bd. XVIII S. 292. Das O L G. Hamburg legt dagegen in dem Urteil vom 15. Oktober 1895 (Hans. XVI Nr 116) auch einem von dem Empfänger unterzeichneten Auftrag: „die betreffenden Güter zu der tarifmäfsigen Gebühr aufzusetzen" (Krahnbetriebschein), nur die Bedeutung bei, dafs der Empfänger sich verpflichte, die betreffenden Kosten zu tragen. Diese Kostenpflicht erwächst aber ganz von selbst ohne Auftrag (vgl. unten C). Es läfst sich nur sagen, dafs die Anstalt im Zweifel, d. h. wenn weder Schiff noch Empfänger ihr specielle Aufträge erteilt haben, lediglich für das Schiff handelt.

In England steht die Berechtigung des Schiffs, den Quaianstalten und Lagerhäusern die zu löschende Ladung abzuliefern und die Wirkung dieser Ablieferung in Zusammenhang mit einem besonderen Gesetz, s. N. 2 zu § 601 und N. 2 zu § 604. Über Nordamerika ebendort und N. 2 zu § 606.

C. Die Quaianstalten erheben Gebühren sowohl von dem Schiff wie der Ladung. Die Verpflichtung zur Bezahlung dieser Gebühren erwächst durch das Beladen oder Entlöschen aller am Quai anlegenden Schiffe von selbst (vgl § 1 der Bremer Betriebsordnung). In Hamburg wird erhoben: a. vom Schiff eine „Raumgebühr" nach dem Nettoraumgehalt, die sich erhöht, falls länger als 5 × 24 Stunden gebraucht werden, vgl. § 22 der Betriebs- und Gebührenordnung in der am 12. Juli 1895 geänderten Gestalt; b. eine „Ladungsgebühr", bemessen nach dem Gewicht der Ladung, die teils von dem Schiff, teils von der Ladung zu tragen ist, aber in vollem Betrag von dem Schiff erhoben wird §§ 22, 23 ebenda. Beide Gebühren werden sowohl beim Laden wie beim Löschen erhoben, die „Ladungsgebühr" aber nur, wenn von dem Quai in das Schiff geladen oder von dem Schiff auf den Quai gelöscht wird, also nicht, wenn durch Schuten die Ladung oder Löschung erfolgt. Endlich wird c. aufserdem von dem Ladungsinteressenten allein bei Anlieferung der Güter an den Quai oder Ablieferung von dem Quai eine besondere Gebühr erhoben, § 22 IV, § 25 Gebühren- und Betriebsordnung, §§ 12 ff. des Eisenbahnquairegulativs vom 15. August 1888. In Bremen wird an den Kajen der Lagerhausgesellschaft erhoben: a. eine „Ladungsgebühr", bemessen nach dem Gewicht der Ladung von dem Schiff; b. eine „Kajebetriebsgebühr" von dem Ladungsinteressenten (Abschn. B der Gebührenordnung). In Stettin erhebt die Quaianstalt besondere Gebühren nur von der Ladung, die Schiffe zahlen nur das gewöhnliche Hafengeld. In den einzelnen englischen Häfen (s Scrutton p. 308 ff.) wird die Gebührenfrage ebenfalls verschieden behandelt. In London zahlt bei der Beladung der Ablader, bei der Entlöschung das Schiff die sämtlichen Dockgebühren, in Liverpool zahlt das Schiff die Dockgebühren sowohl bei

öffentliche Bekanntmachung der Abfahrtszeit (z. B. das Schiff N. N. ladet Stückgüter nach X. Abgang 10. Mai Mittags 12 Uhr, Schlufs der Güterannahme 11½ Uhr), welche nur so rechtzeitig vor Abgang geschehen mufs, dafs an sich die Beladung des ganzen Schiffs bis dahin möglich ist (vgl.Bem. Nr. 3 a. E.)[5]). Wird die Abladung durch

der Ladung wie Entlöschung, in Bristol zahlt bei der Beladung der Ablader alle Dockgebühren, bei der Entlöschung teils das Schiff, teils der Empfänger, in Hull zahlt der Ablader resp. Empfänger sowohl bei Beladung wie Entlöschung die Gebühren. in Glasgow wird eine vom Schiff allein zu zahlende Raumgebühr und eine von dem Ablader resp. Empfänger allein zu zahlende Ladungsgebühr erhoben.

D. Bei dem Laden und Löschen besorgt in Bremen und Hamburg die Quaianstalt nur die Arbeit des Abladers und Empfängers, nicht die des Schiffs, aber es werden dabei die Krähne (Hebezeuge) des Schiffs und des Quais gleichmäfsig verwandt. Bei Heben und Absetzen von Stücken mit mehr als 2000 Kilo wird ein besonderes Krahngeld erhoben, welches naturgemäfs dem Teil zur Last fällt, der nach dem Frachtvertrag die betreffende Thätigkeit zu leisten hat. Auch in Stettin besorgt die Anstalt nur die Arbeit des Ladungsinteressenten, läfst aber auch eigene Arbeiter desselben zu. In den englischen Häfen ist das Verfahren verschieden. bald so wie in Hamburg und Bremen, bald so, dafs die Angestellten des Docks alles besorgen und kein fremder Arbeiter hineingelassen wird, vgl. Scrutton p. 303 ff. und § 568 N. 2 und 3.

E. Wenn das Laden und Löschen nicht in Freibezirken oder Freihäfen stattfindet, pflegt — um die Löschung vor der Verzollung zu ermöglichen — den Zollbehörden auf dem Quai ein besonderer Zollschuppen angewiesen zu werden, in welchen sich diese Waren unter Zollverschlufs befinden. Dies ändert die Rechtslage nicht: der Quaianstalt bleibt die Gewahrsam, nur unter amtlicher Mitbewachung. Ein solcher Zollschuppen steht keineswegs einer Zollniederlage gleich.

F. Befafst sich die Quaianstalt auch mit der Weiterspedition dieser Güter, wie die städtische Quaianstalt in Stettin, oder mit dieser und mit weiterer Lagerung, wie z. B. die Lagerhausgesellschaft in Bremen, so tritt mit der Ausführung entsprechender — unter Abreichung der abgestempelten Konnossemente oder Freistellungsscheine des Schiffs erteilter — Aufträge des Empfängers (z. B. die Güter in ihr Lager zu nehmen und darüber Lagerscheine — *warrants* — auszustellen oder weiter pr. Bahn zu befördern) die Übernahme des Ladungsguts ein, selbst wenn bis dahin die Anstalt nur für das Schiff gehandelt hatte, und die Verbindlichkeit des Schiffs hört auf, soweit nicht rechtzeitig nach den §§ 608 und 609 H.G.B. verfahren wird. In solchem Fall mufs der Empfänger letzteres selbst thun, die Gesellschaft ist dazu gesetzlich nur dann verpflichtet, falls ein ausdrücklicher hierauf gerichteter besonderer Auftrag erteilt und von ihr angenommen ist oder wenn äufserlich erkennbare Mängel vorhanden sind (altes H.G B. Art. 365, 387, neues H.G.B. §§ 388, 407, 417). Befafst sich die betreffende Quaianstalt aber überhaupt nicht mit solchen Speditionen oder Lagerungen (wie z. B. die Hamburger Quaiverwaltung, die nur Quaibetrieb hat), so sind die Angestellten derselben nicht befugt, solche Aufträge für die Anstalt anzunehmen, sie können dies nur für ihre eigene Person thun (R.O.H.G.Entsch. Bd. XVIII S. 300).

5) Über Wirksamkeit der Handelssitte s. N. 2 zu Art. 568. Gesetzlich ist bei uns die öffentliche Bekanntmachung nur bei der Löschung zugelassen, falls die Empfänger unbekannt sind § 604. Die skandinavischen Seegesetze lassen die Aufforderung durch öffentliche Bekanntmachung schon gesetzlich stets zu bei Schiffen, die nach einem veröffentlichten Fahrplan regelmäfsige Reisen zwischen bestimmten Orten unterhalten (§ 123).

einen Schiffsunfall unterbrochen, so mufs nach Beseitigung desselben neue Aufforderung an die Ablader ergehen, Hans. XIV Nr. 86. Die Ablader müssen bis zu einem gewissen Grade selbst das Risiko des gleichzeitigen Andrängens anderer Ablader tragen, und müssen daher nicht zögern, angemessene Zeit vor Schlufs der Güterannahme die Ladung heranzubringen. Denn das Schiff ist zur Einladung nur gemäfs der Reihenfolge verpflichtet, in welcher die Ladung von den verschiedenen Abladern an das Schiff herangebracht wird, und kann auch von dieser solche Abweichungen vornehmen, welche mit Rücksicht auf die Ordnungsmäfsigkeit der Stauung durch die besondere Beschaffenheit der Kollis notwendig werden. Die später kommenden Ablader riskieren also, dafs ihre Güter bis zum Schlufs nicht abgenommen werden, obwohl sie vor Schlufs gekommen waren. Setzt dagegen das Schiff einem bestimmten Ablader eine bestimmte Stunde, so mufs es auch für Beseitigung von Hindernissen durch andere Ablader sorgen, vgl. Hans. III Nr. 47, IX Nr. 97 (O.L.G. Hamburg vom 23. Juni 1888).

3. Das Gesetz enthält darüber, wie zufällige zeitweise Verhinderungen der Lieferung und Übernahme einwirken (vgl. § 573 bei Nichtstückgütern), hier keine besonderen Vorschriften. Dieselben waren unnötig, weil hier nicht wie bei Verfrachtung von ganzen Schiffen eine besondere Ladezeit und Wartezeit besteht. Die zufälligen Verhinderungen betreffen hier also gleich den Hauptgegenstand der Erfüllung: Übernahme und Transport der Ladung einerseits, Lieferung derselben andererseits. Bewirken die zufälligen Verhinderungen nicht nach den allgemeinen für den Frachtvertrag geltenden Regeln das Recht des Rücktritts (§§ 628, 629, 634 ff.), so entscheiden bei Hindernissen auf seiten des Schiffes in betreff der Pflichten des Verfrachters die Regeln des § 637. In betreff des Befrachters kommt dagegen ohne Unterscheidung zufälliger und verschuldeter Hindernisse die Bestimmung des zweiten Absatzes des § 588 zur Anwendung. Derselbe ergiebt, dafs das Gesetz in keinem Fall den Verfrachter zum Abwarten wegen eines die Ladung betreffenden Hindernisses verpflichtet, und ferner, dafs es dem Stückgutsbefrachter ein Recht zum Rücktritt gegen Bezahlung eines Teiles der Fracht (vgl. §§ 580, 583) nicht gewährt. Das Wort „säumig“ weist nur darauf hin, dafs nach Aufforderung dem Befrachter eine an sich ausreichende Zeit zur Abladung bleiben müsse, nicht aber, dafs bei Bemessung derselben auch zufällige Umstände zu berücksichtigen seien, die er zu vertreten hat (vgl. Prot. S. 3385).

4. Das Gesetz läfst abweichende örtliche Verordnungen oder Ortsgebräuche, d. h. örtliches Gewohnheitsrecht, hier nicht zu. Über Handelssitten vgl. N. 4 und § 568 N. 2. Wird durch Vertrag eine bestimmte Ladezeit nach Tagen oder Stunden und Liegegeld vereinbart, so müssen auch analog — soweit der Vertrag nichts bestimmt — die Vorschriften über Ladezeit,

Überliegezeit und Liegegeld bei Nichtstückgütern zur Anwendung kommen (R.O.H.G.Entsch. Bd. XII S. 130)[6]).

5. Dafs dem Befrachter von Stückgütern der Rücktritt nur gegen volle Fracht gestattet ist, ist ein von manchen Seerechten abweichender[7]) Grundsatz. Die Gründe waren ähnliche wie für die Annahme desselben Grundsatzes bei den Teilverfrachtungen (§ 587 Bem. Nr. 1, Prot. S. 2177—2180).

6. Die in Abs. 3 erforderte Erklärung (eventuell in der Form des Protestes § 571) verlangt das Gesetz, weil ohne eine solche Befrachter mit Grund annehmen kann, dafs das Schiff andere Ladung erhalten habe und deshalb nichts von ihm fordere (Prot. S. 2180). Auch mufs er Gelegenheit haben, sich zu überzeugen, ob der Raum, den die von ihm zu ladenden Güter eingenommen haben würden, wirklich unbenutzt geblieben ist (Herrmann und Hirsch, Sammlg. Nr. 54).

7. Im Durchfrachtverkehr (vgl. § 556 Bem. Nr. 6c) kann eine Ausnahme von der gesetzlichen Regel, wonach der nicht abladende Befrachter volle Fracht zu zahlen hat, nicht angenommen werden, soweit es sich um einen für Gesamtfracht zu besorgenden Seetransport handelt, denn der Durchverfrachter mufs auch für die Weiterbeförderung sorgen und zu diesem Zweck sich seinerseits durch specielle oder generelle Verträge mit weiteren Linien sichern (and. Mein. Hamb. Handelsgericht, H.G.Z. IV Nr. 93, welches bei einer Durchfracht Hamburg via Hull-Antwerpen nur Fracht bis Hull, für die weitere Strecke nur einen besonders zu begründenden Ersatzanspruch anerkennt).

§ 589.

Nach der Abladung kann der Befrachter auch gegen Berichtigung der vollen Fracht, sowie aller sonstigen Forderungen des Verfrachters (§ 614) und gegen Berichtigung oder Sicherstellung der im § 615 bezeichneten Forderungen nur nach Mafsgabe des § 587 Nr. 2 Abs. 1 von dem Vertrage zurücktreten und die Wiederausladung der Güter fordern.

Die Vorschrift des § 582 Abs. 3 findet Anwendung.

Vgl. hierzu Bem. Nr. 1 und 2 zu § 587 und Bem. zu § 582[1]). Die Übernahme der Güter zum Zweck der Abladung steht der letzteren nicht gleich (vgl. S. 118).

---

6) Das Binnenschiff.Ges. § 38 stellt Verträge über Stückgüter von mehr als 10 000 Kilo der Verfrachtung von Teilen des Schiffs gleich und setzt dafür Ladezeiten fest, natürlich würde eine solche Vorschrift für den Seeverkehr nicht passen.

7) Mit uns konform Japan (Art. 602), Finnland (Art. 98), auch Skandinavien (§ 123), jedoch kommen hier nur in Abzug halbe Fracht für angenommene Ersatzladung, sowie ersparte Kosten (§ 130), Rufsland (Art. 355) volle Fracht, anscheinend ohne Abzug bei Ersatzladung. Die übrigen Seerechte haben bei Stückgütern dieselben Grundsätze wie bei Verfrachtung ganzer Schiffe, s. N. 1 zu § 580.

1) Finnland und Skandinavien schreiben in ihren Gesetzen für diesen Fall nichts vor. Eine Anzahl von Seerechten, namentlich Frank-

§ 590.

Ist ein Schiff auf Stückgüter angelegt und die Zeit der Abreise nicht festgesetzt, so hat auf Antrag des Befrachters der Richter nach den Umständen des Falles den Zeitpunkt zu bestimmen, über welchen hinaus der Antritt der Reise nicht verschoben werden darf.

1. Die Bestimmung dieses Paragraphen wurde auf der Hamburger Konferenz in folgender Weise motiviert: Wenn das Schiff auf Stückgüter angelegt sei, gehe die Meinung der Kontrahenten bei Abschluſs eines Frachtvertrages dahin, „daſs der Schiffer nicht eher fahren wolle, als bis er eine genügende Ladung habe, daſs er aber doch jedenfalls fahren wolle, selbst wenn er nur wenig Ladung erhalten sollte; daſs aber auf der anderen Seite der Befrachter keine unverhältnismäſsig lange Zeit zu warten beabsichtige" (Prot. S. 2192).

2. Die Bestimmung gilt nur für den Fall, daſs die Zeit der Abreise „entweder gar nicht oder nur mit unbestimmten Ausdrücken, wie z. B. mit den Worten: sobald als möglich und dergleichen, erwähnt" ist. Dieselbe cessiert, wenn der Schiffer den Frachtvertrag „ausdrücklich oder stillschweigend unter der Bedingung" eingegangen ist, „daſs er nicht

---

reich (Art. 291). Belgien (Art. 87), Spanien (Art. 6?5), Mexico (Art. 760), Italien (Art. 565), Rumänien (Art. 575), Argentinien (Art. 1052), Chile (Art. 1022), lassen, obwohl sie (s. N. 1 zu § 580) bei Verfrachtung ganzer Schiffe oder Teile von Schiffen Rücktritt gegen halbe Fracht nur vor der Abladung zulassen, bei Stückgütern (französisch *affrétement à cueillette*) den Rücktritt gegen halbe Fracht noch nach der Abladung bis zum Antritt der Reise zu. Nur müssen solchenfalls noch auſserdem die Kosten der Beladung und Ausladung, sowie die einer Aus- und Wiedereinladung fremder Güter, soweit solche nötig, sowie die Kosten der Verzögerung der Reise erstattet werden. Diese aus dem französischen *Code* kommende Vorschrift setzt aber einen Vertrag voraus, durch welchen der Verfrachter sich entweder nur für den Fall gebunden hat, die Reise wirklich anzutreten, wenn es ihm gelinge, volle (oder wenigstens drei Viertel, Jacobs Nr 307) Ladung zu finden oder er doch sich nur mit dieser Beschränkung verpflichtet hat, die Güter mit dem bedungenen Schiff zu transportieren (so gestatten Substitution eines anderen Schiffs, falls nicht eine bestimmte Quote voller Ladung erlangt war: Spanien [Art. 670], Mexico [Art. 745], Chile [Art. 998], Argentinien [Art. 1060]), und ist den Befrachtern nur mit Rücksicht auf diese Unsicherheit gewährt, Lyon-Caën Nr. 803, Jacobs I Nr. 307, 367. Holland (Art. 473) räumt, wenn ein Schiff auf Stückgüter angelegt und die Zeit der Abreise nicht festgesetzt ist, jedem Ablader das Recht ein, ohne Zahlung der Fracht gegen Erstattung der Kosten der Einladung und Ausladung die von ihm geladenen Güter wieder aus dem Schiff zu nehmen. Ist das Schiff schon über die Hälfte beladen, so hat der Schiffer, falls die Mehrheit der Ablader es verlangt, acht Tage nach der ihm gewordenen Aufforderung mit der ersten günstigen Gelegenheit die Reise anzutreten; ohne daſs in diesem Falle irgend ein Ablader seine Güter zurücknehmen darf. Brasilien (Art. 603) verpflichtet in dem gleichen Falle den Schiffer, wenn er das Schiff zu mehr als zwei Dritteln beladen hat, auf Verlangen der (nach dem Werte der Fracht zu berechnenden) Mehrheit der Befrachter beim ersten günstigen Winde abzufahren, und spricht für diesen Fall zugleich den Befrachtern die Befugnis ab, ihre Güter zurückzunehmen.

anders als mit genügender Ladung zu fahren verpflichtet sein wolle" (vgl. § 589 N. 1). Und dieselbe Bedeutung hat eine gleiche feststehende Handelssitte des betreffenden Hafens (Prot. S. 2190 bis 2193, § 568 N. 2).

§ 591.

Bei jeder Art von Frachtvertrag hat der Befrachter innerhalb der Zeit, binnen welcher die Güter zu liefern sind, dem Schiffer zugleich alle zur Verschiffung der Güter erforderlichen Papiere zuzustellen.

Die Zustellung der nötigen Papiere an den Schiffer gehört mit zur vollständigen Abladung der Waren; daher hat der Befrachter, wenn er die Waren noch während der Ladezeit, die fraglichen Papiere aber erst während der Überliegezeit liefert, Liegegeld zu entrichten (Prot. S. 3853 f.). Dagegen wird die Zeit, welche nötig ist, die schiffsseitig zu liefernden, für die Expedition erforderlichen Papiere, z. B. das Manifest, zu beschaffen, nicht angerechnet und begründet keinen Anspruch auf Liegegeld (Prot. S. 2085 f.).

Um Ansprüche wegen Verzögerung der Reise zu vermeiden, mufs der Schiffer die Ausklarierung ohne Verzug bewirken.

§ 592.

Der Schiffer hat zur Löschung der Ladung das Schiff an den Platz hinzulegen, der ihm von demjenigen, an welchen die Ladung abzuliefern ist (Empfänger), oder wenn die Ladung an mehrere Empfänger abzuliefern ist, von sämmtlichen Empfängern angewiesen wird.

Erfolgt die Anweisung nicht rechtzeitig oder wird nicht von sämmtlichen Empfängern derselbe Platz angewiesen oder gestatten die Wassertiefe, die Sicherheit des Schiffes oder die örtlichen Verordnungen oder Einrichtungen die Befolgung der Anweisung nicht, so hat der Schiffer an dem ortsüblichen Löschungsplatz anzulegen.

1. § 592 entspricht dem für die Beladung geltenden § 560. Es gelten daher die zu diesem Paragraphen gegebenen Erläuterungen Nr. 1—10 in entsprechender Weise auch hier, wenn an Stelle des Abladungshafens der Bestimmungshafen, an Stelle der Befrachter die Empfänger, an Stelle des Ladungsplatzes der Löschplatz und an Stelle der Lieferung der Ladung an das Schiff der Transport derselben aus dem Schiff an das Land (vgl. hierüber auch § 593 Bem. Nr. 2) gesetzt wird, soweit nicht im Folgenden Abweichungen angegeben sind. Ist der Bestimmungshafen in der Charter einer Order vorbehalten, so ist diese Order von dem Befrachter zu erteilen, also weder von dem Ablader noch von den Empfängern. Das Erfordernis, dafs der zu bestimmende Hafen sicher (*safe*) sein müsse, ist hier in betreff der Wassertiefe so zu verstehen, dafs das Schiff im stande sein

mufs, ohne Gefahr mit voller Ladung den Hafen zu erreichen[1]). Über die abweichende Ansicht des O.L.G. Hamburg s. S. 112.

---

1) Die sowohl in betreff des Ladens (vgl. § 560 N. 1) wie der Löschung vorkommende Klausel *or so near unto* (oder *as far*) *as she safely may get always afloat* hat bei der Löschung eine besondere Wichtigkeit. Diese Klausel wird hier in den deutschen Hansestädten vor und nach Erlafs des H.G B. konstant so ausgelegt und verstanden, dafs der Schiffer dadurch von der Pflicht, die Ladung an den durch den Frachtvertrag bestimmten Bestimmungsort zu bringen, nicht befreit werde, sondern nur das Recht gewinne, um eine Gefahr bringende Annäherung seines Schiffs an den Hafen zu vermeiden, auf Schiffskosten, jedoch (abgesehen von schiffsseitig zu prästierender Sorgfalt bei Auswahl der Leichter und bei der Überladung) auf Gefahr der Ladungsinteressenten zu leichtern, sobald das Schiff nicht ohne Gefahr weiter gehen kann, wobei die Zeit der Leichterung (falls später abgeleichtert das Schiff mit der Restladung in den Hafen geht) nicht in die Löschzeit eingerechnet wird. Hat das Schiff aber seinen Bestimmungsort erreicht, und ist es nur durch seinen Tiefgang verhindert, in den eigentlichen Hafen zu gehen (bleibt es also auf der Reede liegen) oder in dem Hafen zu den Löschplätzen zu gelangen, so mufs der Empfänger dort, wo das Schiff liegt, auf dem Wasser abnehmen, im Fall der Weigerung kann das Schiff also auf Gefahr und Kosten der Empfänger leichtern (O.A.G. Lübeck, Hamb. Sammlg. III Nr. 39 Ulrich II S. 317 ff, H.G.Z. IV Nr. 285, V Nr. 73/102, 93/215, Hans. V Nr. 37, VII Nr. 76, IX Nr 130, X Nr. 80, XIII Nr. 21). Das Reichsgericht hat in einem Oldenburger Fall (R.G.Entsch. Bd. XIV Nr. 27), in welchem es sich lediglich um die Kosten, nicht die Gefahr der Leichterung handelte, es dahin gestellt, ob der hanseatischen Auslegung beizutreten sei, aber doch ausgesprochen, dafs die Klausel jedenfalls dann nicht in Betracht komme und den Schiffer nicht von der Verbindlichkeit befreie, die Ladung auf Schiffskosten bis in den Bestimmungshafen zu befördern, wenn das Schiff nach Abwarten eines günstigen Wasserstandes beziehungsweise nach vorgängiger Leichterung eines Teiles der Ladung in voller Sicherheit den Bestimmungshafen erreichen könne. Es liegt also eine Entscheidung des Reichsgerichts darüber nicht vor, wie es in dem übrigens seltenen Fall zu halten sei, wenn das Schiff so tief geht, dafs weder eine teilweise Leichterung (d. h. doch wohl nur eine solche, die man billiger- und verständigerweise in einem derartigen Fall von dem Schiff verlangen könnte, ohne sich einem besonderen Risiko auszusetzen und die Einheitlichkeit der Reise zu durchbrechen, vgl. englische Praxis: im Fall Copper c./a. Wallace mufste fast die Hälfte geleichtert werden, im Fall Hillström c./a. Gibson nur ein Fünftel, ersteres schien dem Gericht über die Grenze hinaus zu gehen, letzteres nicht) noch Abwarten binnen einer den Umständen nach angemessenen Zeit (auch die englische Praxis fordert *a reasonable time,* z. B. Abwarten regelmäfsig eintretender Springfluten) etwas fruchten kann. In England wird dagegen die gedachte Klausel so ausgelegt, dafs in den zuletzt gedachten beiden Fällen das Schiff leichtern bezw. in den Hafen gehen mufs, dafs aber die Leichterung nicht blofs auf Gefahr, sondern auch auf Kosten des Befrachters resp. Empfängers geschieht. Kann weder teilweises Leichtern noch Abwarten in dem erörterten Umfang nützen, so ist die Frachtreise dort zu Ende, wo das Schiff liegt, und der Empfänger mufs dort die Ladung abnehmen (Carver, sect. 457, ebenso Reichsgericht in einem nach englischem Recht zu entscheidenden Fall bei Bolze XXI Nr. 2 und 449). Nach englischer Auffassung wird bei teilweiser Leichterung die Zeit derselben in die Löschzeit eingerechnet, Carver, sect. 629. — In Frankreich (Desjardins III S. 569 ff) fafst man die Klausel im englischen, für das Schiff günstigen Sinn auf. — Da die deutsche Auffassung der Klausel durch die lange hanseatische Praxis beeinflufst ist, wird man aber unter deutscher Auffassung stehende Klauseln dieser Art nur derselben gemäfs verstehen können. Diese Anffassung besteht denn

Kann das Schiff den vertragsmäfsigen Bestimmungshafen mit seiner Ladung wegen seines Tiefgangs nicht oder nicht voll erreichen, so bleibt dasselbe, soweit nicht eine Usanz (s. S. 110 N. 1) oder Klausel aushilft (vgl. N. 1) und wenn es sich nicht um blofs vorübergehende Hindernisse handelt (wie z. B. Eis, s. hierüber und über Eisklauseln Bem. zu § 637), verpflichtet, den Transport auf seine Kosten und Gefahr mit anderen Transportmitteln zu beenden [1a], vgl. Bem. Nr. 1 und 2 zu § 628. Erfolgt in solchem Fall oder in

---

z. B. auch schon seit langer Zeit im Hafen von Stettin. — Die Schiffsreeder haben sich gegen eine ihnen ungünstige Deutung der Klausel durch Zusätze zu derselben zu helfen gesucht, welche bezwecken, teils a. die Pflicht des Abwartens zu beschränken, z. B. „wohin das Schiff bei Tages-Hochwasser wird kommen und auch bei Niedrigwasser immer flott wird liegen können" (H.G.Z. V Nr. 73/102, 93/215); teils b. die Pflicht zur Tragung von Leichterkosten abzuwälzen, z. B. „*lighterage if any for risk and account of receivers of the cargo*", H.G.Z. VI Nr. 238, Hans. X Nr. 80, XI Nr. 51 *B'ack sea charter*, Hans. XII Nr. 58, XIII Nr. 60, in welchem Fall also die Pflicht nach einer teilweisen Ableichterung mit der Restladung in den Hafen zu gehen, bestehen bleibt, in die vertragsmäfsige Löschzeit die Zeit der Leichterung aber einzurechnen ist (was in der *Black sea charter* noch ausdrücklich hervorgehoben ist), da offenbar bei Normierung der Löschzeit auf diese Modalität derselben Rücksicht genommen wird, während die Tage des Verholens von dem Ort, wo geleichtert wurde, bis in den Hafen ebensowenig eingerechnet werden, wie die Zeit des Verholens bei notwendigem Wechsel der Löschplätze im Hafen (Hans. XI Nr. 51); teils endlich c. die Pflicht zur Leichterung selbst abzuwälzen, indem das Schiff für berechtigt erklärt wird, an dem Ort, wo die Fahrt stockt, die Frachtreise zu beenden, z. B. „*where or as near there unto as she safely may get she shall deliver and charters agent shall receive her cargo from alongside*", Hans. XI Nr. 69, in welchem Fall aber die Pflicht des Abwartens in dem oben erörterten Umfang bleibt. Der Schiffer hat seine Entschliefsung darüber, was er den obigen Grundsätzen gemäfs zu thun hat, soweit es dabei auf Beurteilung des Fahrwassers ankommt, nur mit Sorgfalt zu treffen, er kann regelmäfsig die Stimme des Lotsen entscheiden lassen, R.G. bei Bolze XXI Nr. 449, R.G. Bd. XV Nr. 32.

Für die nach Bremen bestimmten Schiffe, „deren Tiefgang bei gewöhnlichem Wasserstand das Hinauffahren bis zur Stadt nicht gestattet", gilt nach § 1 des im Anhang zu diesem Abschnitt abgedruckten Bremer Löschgesetzes vom 12. Februar 1866 mit einer Modifikation in betreff der Eisenbahnverbindung das bisherige Recht, welches bestimmt, dafs solche Schiffe nur „bis zu dem der Stadt Bremen am nächsten gelegenen geeigneten Löschplatz" zu gehen haben, so dafs also die ganze Unterweser nebst den dort befindlichen Häfen solchenfalls als Löschrevier von Bremen erscheint (anders natürlich, wenn die Schiffe ungeleichtert hinauf gehen können, Hans. XIX Nr. 102, XX Nr. 36). Daher kann der Empfänger nicht fordern, dafs das Schiff nach teilweiser Entlöschung mit der Restladung weiter nach Bremen gehe (nur ein Löschplatz vgl. § 560 Bem. Nr. 4 und Urteil Landg. Bremen 18. Nov. 1884, Hans. VI Nr. 33). Er trägt die Kosten des Weitertransports der Ladung bis an die Stadt (§ 2 Löschgesetz).

1a) Anfechtung des Vertrages wegen Irrtums (oben S. 112 Nr. 3) bleibt solchenfalls zulässig. Dagegen ist Unmöglichkeit der Erfüllung und deshalb Nichtigkeit (§ 306 B.G.B.) hier nicht wie S. 110 N. 1 anzunehmen, denn das Interesse des Abladers fordert nur zwingend Antritt der Reise mit dem bestimmten Schiff, um sich durch einmalige Versicherung decken zu können, nicht auch Beendigung des Transports mit demselben Schiff (§§ 816, 828 H.G.B.). Aus § 565 Abs. 1 H.G.B. und S. 81 N. 4 folgt aber, dafs Verfrachter die Gefahr anderer Transportmittel trägt.

anderen durch Gesetz oder Klausel gestatteten Fällen ganz oder teilweise die Löschung an einem von dem Bestimmungsort verschiedenen Ort, so kommen auf diese Löschung die Vorschriften der §§ 592, 594 ff. nicht zur Anwendung. Wenn z. B. Befrachter gemäfs § 582 während der Reise die Wiederausladung fordern, so haben sie keinen Anspruch auf eine bestimmte Löschzeit und müssen im Fall einer Verzögerung der Entlöschung ihrerseits alle dem Schiff entstehenden Kosten und Schäden tragen, soweit dieselben nicht durch schuldhafte Handlungen des Schiffers entstehen. Erfolgt dagegen der Rücktritt wegen zufälliger Begebenheiten (§§ 628—638), so mufs in gleichem Fall jeder Teil seine Kosten und Schäden tragen, soweit der andere Teil nicht durch schuldhafte Zögerungen oder durch solche zufälligen Zögerungen, welche er gesetzlich zu vertreten hat (vgl. § 639), dieselben veranlafst; eine „Löschzeit" ist auch hier nicht vorhanden u. s. w. Es kann aber doch in solchen Fällen die analoge Anwendung des § 592 in Frage kommen, soweit es sich um die Regelung einer beiderseitigen Thätigkeit handelt.

2. Empfänger im Sinne der §§ 592, 594 (anders im Sinne des § 614) ist derjenige, welcher laut Anweisung des Abladers (§ 556 Bem. Nr. 5), oder sobald ein Konnossement gezeichnet ist, laut des letzteren (vgl. § 645) zum Empfang berechtigt ist, auch wenn er nicht empfangen will Hans. VI Nr. 59, R.O.H.G.Entsch. Bd. XV Nr. 65, vgl. § 601. Es kann daher z. B. die Meldung auch bei einem Banquier geschehen, an den das Konnossement zur Aushändigung gegen Accept eines Wechsels übersandt ist. Meldung bei einer noch nicht im Besitz des Konnossements befindlichen Person, zu deren Legitimation als Empfänger dieses nötig, ist wirkungslos. Dies soll nach Ansicht des Reichs-Oberhandelsgerichts selbst dann gelten, wenn dieselbe später das Konnossement erhält. Es mufs in einem solchen Fall die Meldung wiederholt werden, auch wenn jene Person der Befrachter selbst war, vgl. R.O.H.G. a. a. O.[2]).

3. Über die Rechtzeitigkeit der Anweisung eines Löschplatzes im Bremer Revier (vgl. N. 1), s. § 1 des Bremer Löschgesetzes im Anh. z. d. Abschnitt.

§ 593.

Sofern nicht durch Vertrag oder durch die örtlichen Verordnungen des Löschungshafens und in deren Ermangelung durch einen daselbst bestehenden Ortsgebrauch ein Anderes bestimmt ist,

2) Diese Entscheidung war in dem entschiedenen Fall richtig, weil damals das Konnossement an Ort und Stelle in den Händen eines Anderen (des Banquiers) war, bei dem sich der Schiffer melden konnte. und der Befrachter nicht empfangen wollte, als ihm die erste Anzeige zuging. Anders ist zu entscheiden, wenn das Konnossement noch unterwegs ist und die Person, für welche dasselbe bestimmt ist, sich selbst als Empfänger meldet, vgl. Bem. Nr. 2 zu § 594.

werden die Kosten der Ausladung aus dem Schiffe von dem Verfrachter, alle übrigen Kosten der Löschung von dem Ladungsempfänger getragen.

1. In betreff der im Anhang zu diesem Abschnitt gesammelten Ortsgebräuche s. Bem. zu § 561.

2. Bei dem Löschen, insbesondere von Schiff zu Schiff, hat das löschende Schiff zu bestimmen, wo und an welcher Luke gelöscht werden soll, also insbesondere an welche Seite sich das ladende Schiff (Stromschiff oder Seeschiff) zu legen hat, da sich dies danach richten mufs, in welchem Teil des ersteren sich die zu löschende Ladung befindet, H.G.Z. V Nr. 103, Hans. XV Nr. 64. Es setzt dies jedoch voraus, dafs die angewiesene Seite ungehindert zugänglich ist. Ist dies z. B. durch Abbäumung eines *Duc d'Albe* nicht der Fall, so mufs nach der Seite ausgeladen werden, wo das ladende Schiff ungehindert anlegen kann, Hans. a. a. O.

3. Die „Ausladung" befafst den Transport bis hinein in die Leichter oder bis auf den Quai. Die Kosten des Hebens (Krahnkosten) treffen also in Ermanglung entgegenstehender Abrede (vgl. H.G.Z. VI Nr. 16) das Schiff[1]). Dagegen fallen alle „übrigen Kosten" der Löschung, also auch deren Nebenkosten dem Empfänger zur Last. Wenn die Fracht nach ausgelieferter Menge zu bezahlen ist oder wenn das Schiff für Auslieferung einer bestimmten Menge verantwortlich ist, so gehört zu einer ordnungsmäfsigen Löschung auch die Ermittlung der Menge bei und während derselben. Soweit es sich nun nicht um ein blofses Zählen handelt, sind dazu besondere Anstalten (Wagen, Mefsgeräte), sowie besondere Arbeitskräfte zum Bedienen dieser nötig. Empfänger mufs für Beschaffung beider sorgen und die entstehenden Kosten als Nebenkosten der Löschung tragen, R.O.H.G. Entsch. Bd. I S. 203, 204, O.L.G. Hamburg in Hans. IX Nr. 89 (auch Seufferts Arch. Bd. 44 Nr. 273), vgl. O.A.G. Oldenburg, Seufferts Arch. Bd. 50, Nr. 268. Andererseits mufs, wenn dies zweckmäfsig, das Schiff sich die Feststellung der Menge (z. B. Aufstellung der Wagen) an Bord des Schiffes gefallen lassen. Die Kontrolle des Wiegens oder Messens ist Sache jeder Partei. Differenzen können die Zuziehung vereideter Experten nötig machen und zwar auf Kosten des Unterliegenden, vgl. hierüber §§ 608, 609[2]).

---

1) Dahin rechnet O.L.G. Hamburg auch das sogenannte Kastengeld, welches durch Anwendung von Wägekasten entsteht, die so hoch gehoben werden müssen, dafs dieselben auf eine Wage zu stehen kommen, aus der die Ware (Getreide, Kohlen etc.) in den Leichter rollt, Hans. IX Nr. 66, anders die Kosten der Wiegung selbst, s. Text. — In England gilt als gesetzliche Regel: *The discharge of cargo is generally the joint act of the shipowner and the merchant freighter, the latter beginning his part, when the cargo is brought to the rail of the ship*, Abbott p. 456, Aspinall VIII p. 244, IX p. 56. In London gilt bei Holzladungen usanzmäfsig dagegen dasselbe wie bei uns, a. a. O. IX p. 55.

2) Ein neueres Urteil des O.L.G. Hamburg vom 10. Oktober 1899 (Hans. XX Nr. 114) nimmt abweichend an, dafs die Kosten des Wiegens, Zählens

In betreff des Wiegens und Messens, sowie der Kosten sind indessen häufig Ortsgebräuche vorhanden, vgl. Hans. IX Nr. 89, R.O.H.G.Entsch. I Nr. 60 und im Anhang z. d. Abschnitt. Die Kosten des Transports vom Schiff an das Land fallen beim Löschen auf dem Wasser unter die „übrigen Kosten der Löschung". Nur dann, wenn ortsüblich oder laut Vertrag nicht auf dem Wasser, sondern in unmittelbarer Verbindung mit dem Land zu löschen war, hat das Schiff diese Kosten zu tragen, vgl. § 560 Bem. Nr. 5. Wegen der Kosten bei dem Löschen am Quai s. N. 4 C und D zu § 588. Die dort erwähnten Vorschriften sind auch dann mafsgebend, wenn das Konnossement besagt: *„to be taken from alongside at merchants expense"*, H.G.Z. IV Nr. 275.

4. Die Vorschrift des § 593 gilt nicht nur bei der Löschung im Bestimmungshafen, sondern auch bei jeder anderen Löschung, soweit das Gesetz nicht für einzelne Fälle Abweichendes verordnet, wie z. B. in den §§ 581, 582, 639, vgl. auch § 708 Nr. 4.

§ 594.

Bei der Verfrachtung eines Schiffes im Ganzen hat der Schiffer, sobald er zum Löschen fertig und bereit ist, dies dem Empfänger anzuzeigen.

Ist der Empfänger dem Schiffer unbekannt, so ist die Anzeige durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise zu bewirken.

Mit dem auf die Anzeige folgenden Tage beginnt die Löschzeit.

Ueber die Löschzeit hinaus hat der Verfrachter nur dann auf die Abnahme der Ladung noch länger zu warten, wenn es vereinbart ist (Ueberliegezeit).

Für die Löschzeit kann, sofern nicht das Gegentheil bedungen ist, keine besondere Vergütung verlangt werden. Dagegen ist dem Verfrachter für die Ueberliegezeit eine Vergütung (Liegegeld) zu gewähren.

In Ansehung der Höhe des Liegegeldes finden die Vorschriften des § 572 Anwendung.

1. Dieser Paragraph ist gröfstenteils mit dem in Ansehung des Ladens entsprechenden § 567 zusammen erläutert. Siehe daher Bem. zu § 567, sowie zu § 560.

2. Das Schiff ist zum Löschen fertig und bereit, sobald es mit seiner Ladung in dem Bestimmungshafen (vgl. § 592) angekommen ist, hier die etwa nötigen Zollformalitäten soweit erledigt hat, dafs es seitens der Zollbehörden zum Löschen frei gegeben ist (bei uns nach genereller Deklaration und Revision vgl. Bd. I S. 439), im stande ist, zu löschen und sich zu diesem Zweck unverzüglich nach einem ihm anzuweisenden oder einem ortsüblichen beziehentlich behördlich — insbesondere auch nach den

---

und Messens nicht unter die „übrigen Kosten der Löschung" fallen. Es will dieselben der Regel nach dem Schiff auferlegen. Mir scheinen die Ausführungen dieses Urteils nicht überzeugend.

Zollvorschriften (§ 89 Vereinszollgesetz Bd. I S. 441) — gestatteten Löschplatz zu begeben; vgl. Näheres, sowie in betreff der Anzeige § 567 Bem. Nr. 2, die an den Empfänger (s. § 592 Bem. Nr. 2) zu richten ist. Letzterer ist im Sinne des Abs. 2 „unbekannt", wenn sich im Besitz der gezeichneten Konnossemente und durch dieselben legitimierte Personen weder bei dem Makler des Schiffes oder dem Adressaten, an den er gewiesen wurde, gemeldet haben, noch sonst diesen bekannt sind[1]). Der Schiffer mufs dann sofort zur öffentlichen Bekanntmachung schreiten, welche die Anzeige ersetzt[2]). Meldet sich auch auf die Bekanntmachung Niemand, so mufs er nach § 601 verfahren. Meldet sich aber eine Person als Empfänger, die zwar noch nicht im Besitz des Konnossements ist, aber glaubhaft macht, dafs sich lediglich der Eingang desselben verzögert hat, so ist eine an sie schon vor Eingang des Konnossements beschaffte Anzeige der Löschbereitschaft gültig, wenn ihr demnächst wirklich das Konnossement zugeht. Sie selbst kann einer späteren Liegegeldforderung gegenüber nicht einwenden, dafs sie noch nicht „Empfänger" war, als der Schiffer sich meldete, das würde arglistig sein. Und fordert der Schiffer das Liegegeld vom Befrachter (wenn Empfänger dazu nicht verpflichtet), so kann auch dieser aus der Unterlassung einer Bekanntmachung oder des im § 601 gedachten Verfahrens keinen Einwand machen, wenn der Schiffer dem Meldenden eine mäfsige Frist zur Beschaffung seiner Legitimation gewährt und durch die Unterlassung der Bekanntmachung u. s. w. der Beginn der Löschung sich nicht verzögert hat (so Urteil des Obergerichts Hamburg vom 16. Februar 1874, H G.Z. VII Nr. 71)[3]).

3. Überliegezeit s. § 567 Bem. Nr. 3. Ist keine solche bedungen, so hat Verfrachter sofort nach Ablauf der Löschzeit das in § 601 Abs. 1 genannte Recht.

---

1) Wer im Besitz des Konnossements ist, ist nicht zur Meldung verpflichtet. Geht durch die Notwendigkeit einer Bekanntmachung ein Tag verloren, so kann der Verfrachter nicht Ersatz seines Schadens fordern, vgl. Urt. des O.L.G. Kiel vom 16. Mai 1890, Seufferts Archiv Bd. 46 Nr. 44.

2) Die für Hamburg geltende Verordn. vom 28. Dezember 1899, betr. die Löschzeit für Seeschiffe u. s. w. — abgedruckt im Anhang zu diesem Abschnitt — bestimmt in § 1 Näheres über die Art, in welcher die öffentliche Bekanntmachung zu erlassen ist. Obwohl die Vorschrift als solche nur für die dort gesetzliche Löschzeit gilt, so ergiebt sie doch, was in Hamburg in solchen Fällen „ortsüblich" ist. Es wird dieselbe also auch bei vertragsmäfsigen Fristen zu befolgen sein.

3) In betreff der fremden Rechte s. N. 7 zu § 560 und N. 3 und 5 zu § 567. Abweichend von der Ladung fordert das englische Recht keine Anzeige bei der Löschung. Es genügt, dafs das Schiff sich ordnungsmäfsig bei der Zollbehörde gemeldet hat. Da diese Meldungen veröffentlicht werden, kann der Empfänger auf diese Weise die Ankunft erfahren, vgl. Scrutton Art. 123. 124. Die Löschzeit beginnt aber der Regel nach erst mit Einnahme des Löschplatzes, s. näheres N. 7 zu § 560. Auch in Belgien fordert man bei der Löschung keine Anzeige, sondern nur Meldung bei der Zollbehörde und Anlegen am Quai, s. Jacobs I S. 327.

4. Liegegeld s. daselbst Bem. Nr. 4—6 und Bem. zu § 572, sowie § 602. Dafs das Schiff während des Löschens andere Ladung einnimmt, begründet allein einen Einwand nicht, Hans. XXI Nr. 22. Über sonstige Einreden gegen den Anspruch s. S. 154 ff.

5. Schuldner des bei der Löschung entstehenden Liegegelds ist der Befrachter (mehrere Befrachter s. § 567 Bem. Nr. 8). Nach § 614 haftet aber auch der Empfänger, wenn er die Ladung angenommen hat und nach Konnossement auch zur Zahlung von Liegegeld verpflichtet ist. Hierüber und über das Verhältnis mehrerer Empfänger s. Bem. zu § 614.

6. Ansprüche gegen den Verfrachter und den Schiffer auf Schadensersatz wegen Verzögerungen der Löschung: hier gilt dasselbe wie bei Verzögerung der Beladung, s. § 567 Bem. Nr. 9 (vgl. Meier in Buschs Archiv XXX S. 54 ff., H.G.Z. VII Nr. 48). Über *despatch money* s. § 567 Bem. Nr. 10.

§ 595.

Ist die Dauer der Löschzeit durch Vertrag nicht festgesetzt, so wird sie durch die örtlichen Verordnungen des Löschungshafens und in deren Ermangelung durch den daselbst bestehenden Ortsgebrauch bestimmt. Besteht auch ein solcher Ortsgebrauch nicht, so gilt als Löschzeit eine den Umständen des Falles angemessene Frist.

Ist eine Ueberliegezeit, nicht aber deren Dauer, durch Vertrag bestimmt, so beträgt die Ueberliegezeit vierzehn Tage.

Enthält der Vertrag nur die Festsetzung eines Liegegeldes, so ist anzunehmen, dafs eine Ueberliegezeit ohne Bestimmung der Dauer vereinbart sei.

1. Vgl. die Bemerkungen zu § 568, welche auch hier mafsgebend sind, wenn an Stelle der „Ladezeit" gesetzt wird „Löschzeit". Über gemeinsame Lade- und Löschzeit s. daselbst N. 7 und über die Berechnung (Kalenderrechnung, volle Tage oder Bruchteile) § 573 Bem. Nr. 2 und Bem. zu § 597. Über die Frage, wie weit die Löschzeit auch für Löschen vor dem Bestimmungshafen (Leichterung, Vorhafen) gelte, s. § 568 Bem. Nr. 5 und 6, und bei der Klausel *or so near unto* u. s. w. s. N. 1 zu § 592.

2. Die bestehenden örtlichen Verordnungen und Ortsgebräuche über Löschzeit sind im Anhang zu diesem Abschnitt zusammengestellt, insbesondere sind dort das für Bremen geltende Gesetz wegen Löschung der Seeschiffe vom 12. Februar 1866 in der Fassung, welche dasselbe durch spätere Abänderungen erlangt hat, sowie die auf Grund des § 7 des hamburgischen Ausf.Ges. zum H.G.B. vom 29. Dezember 1899 erlassene „Verordnung, betr. die Löschzeit für Seeschiffe im hamburgischen Hafen", der Deputation für Handel und Schiffahrt (wodurch das frühere dortige Löschgesetz vom 30. Januar 1885 ersetzt ist), abgedruckt. Eine Überliegezeit können die örtlichen Verordnungen, welche die Löschzeit bestimmen, nach § 595 nicht festsetzen. Sie können

auch, falls der Vertrag eine solche direkt oder indirekt (Abs. 3) bestimmt, über die Berechnung der Überliegezeit nichts festsetzen (vgl. Bem. zu § 575), auch nicht in dem Fall, dafs der Vertrag die Löschzeit nicht festsetzt, für diese also das Ortsrecht gilt. Trotzdem waren über deren Berechnung von dem H.G.B. (§§ 597, 598) abweichende Grundsätze in dem früheren Hamburger Gesetz vom 30. Januar 1885 aufgestellt, (vgl. § 3 desselben), während die neue Verordnung und das Bremer Gesetz nichts Abweichendes bestimmen. Es gilt andererseits in Hamburg und Bremen nicht neben der gesetzlichen Löschzeit noch eine Überliegezeit (insbesondere nicht die in § 595 H.G.B. normierte von 14 Tagen), falls die Charter nichts von einer Überliegezeit oder von Liegegeld sagt. Über die Folgen einer über die Löschzeit hinaus verzögerten Entlöschung, falls keine Überliegezeit besteht, s. § 602.

§ 596.

Ist die Dauer der Löschzeit oder der Tag, mit welchem die Löschzeit enden soll, durch Vertrag bestimmt, so beginnt die Ueberliegezeit ohne Weiteres mit dem Ablaufe der Löschzeit.

In Ermangelung einer solchen vertragsmäfsigen Bestimmung beginnt die Ueberliegezeit erst, nachdem der Verfrachter dem Empfänger erklärt hat, dafs die Löschzeit abgelaufen sei. Der Verfrachter kann schon innerhalb der Löschzeit dem Empfänger erklären, an welchem Tage er die Löschzeit für abgelaufen halte. In diesem Falle ist zum Ablaufe der Löschzeit und zum Beginne der Ueberliegezeit eine neue Erklärung des Verfrachters nicht erforderlich.

Auf die im Abs. 2 erwähnten Erklärungen des Verfrachters finden die Vorschriften des § 571 Anwendung.

Vgl. die Bemerkungen zu § 569 und § 571, welche auch hier mafsgebend sind, wenn für „Ladezeit“ gesetzt wird „Löschzeit“. Eine der Vorschrift des § 570 entsprechende Vorschrift gilt bei der Löschung nicht, es treten dafür die Regeln der §§ 601 und 602 ein.

§ 597.

Bei der Berechnung der Lösch- und Ueberliegezeit werden die Tage in ununterbrochen fortlaufender Reihenfolge gezählt; insbesondere kommen in Ansatz die Sonntage und die Feiertage, sowie diejenigen Tage, an welchen der Empfänger durch Zufall die Ladung abzunehmen verhindert ist.

Nicht in Ansatz kommen jedoch die Tage, an denen durch Wind und Wetter oder durch irgend einen anderen Zufall entweder

1. *die Beförderung nicht nur der im Schiffe befindlichen, sondern jeder Art von Ladung von dem Schiffe an das Land oder*
2. *die Ausladung aus dem Schiffe*

verhindert ist.

Vgl. die Bem. zu § 573 S. 148 ff., die hier entsprechend gelten. Bei der Löschung tritt an Stelle der Lieferung der Ladung an

das Schiff der Transport der Ladung von dem Schiff an das Land, an Stelle der Übernahme der Ladung Ausladung aus dem Schiff. Liegt das Schiff am Land, so hat dasselbe (vgl. § 593) die Ladung an das Land zu setzen. Hinderungen, die dem entgegentreten, sind also stets Hinderungen der Ausladung. Von Hindernissen eines Transports der Ladung von dem Schiff an das Land kann also nur bei Löschung auf freiem Wasser die Rede sein. Als Hindernisse der Ausladung sind nicht anzusehen Hemmnisse, welche im Grunde nur das Fortschaffen oder die Besitznahme der Ladung und nur indirekt auch die Ausladung hindern. Ist das Schiff also im Inlande von der Zollbehörde zum Löschen freigegeben und befindet es sich an einem von der Zollbehörde zugelassenen Löschplatz (vgl. Bem. Nr. 2 zu § 594), so ist die Unterbrechung oder der langsame Fortgang der Verzollung der Ware, die durch Zollbeamte längsseit des Schiffs geleitet wird, kein direktes Hindernis der Ausladung. Mangel an Zollbeamten trifft daher auch bei der Löschung die Ladungsinteressenten[1]). So auch belgische Praxis Jacobs I p. 328. Sollte aber die Verzollung selbst der Ausladung aus dem Schiff notwendig vorhergehen müssen, also auf dem Schiff stattfinden, so wäre Mangel an Beamten ein Hindernis der Ausladung selbst, Prot. S. 2240. Obrigkeitliche Verbote des Landens von Gütern sind Hindernisse der Ausladung, wenn das Schiff am Land anlegt, dagegen Hindernisse des Transportes an das Land, wenn die Löschung auf freiem Wasser stattfinden konnte und sollte. Anders letzteren Falles, wenn das Verbot so weit geht, auch eine Umladung im Hafen (Ableichterung) zu verbieten[2]). Bleibt das Schiff auf freiem Wasser und bietet es hier die Löschung an, weil es vermöge seines Tiefganges den ortsüblichen oder angewiesenen Anlegeplatz am Land nicht erreichen kann, obwohl es verpflichtet war, am Land zu löschen, so sind Hemmnisse des Transportes an Land bei Berechnung der Lösch- und Überliegezeit gerade so dem Schiff anzurechnen, wie gesetzliche Hemmnisse der Ausladung (vgl. § 560 Nr. 5 u. f.).

Über die Berechnung der Fristen s. S. 152 ff.[3]). Löschung über Eis, insbesondere in Hamburg s. § 573 N. 6.

---

1) Oft läfst sich der Mangel durch besondere Anträge bei der Zollbehörde auf Einstellung von mehr Beamten oder längere Dienststunden gegen Extravergütung abhelfen. Es pflegt aber von der Behörde die Mitunterschrift des Schiffers gefordert zu werden. Wollen Empfänger die Kosten tragen und wird die Arbeit nicht über das ortsübliche Mafs dadurch erweitert, so wird der Schiffer seine Mitunterschrift nicht weigern dürfen.

2) Vgl. den bei Carver S. 616 mitgeteilten Fall Ford c./a. Cotesworth.

3) Wird thatsächlich schon am Tage der Meldung (§ 594 Abs. 3) gelöscht, so kann doch diese Zeit in Ermangelung einer Abrede nicht in die Löschzeit gerechnet werden, selbst nicht bei der Klausel *as fast* u. s. w. Hans. XXI Nr. 136. — Nicht zu billigen ist Urt. des O.L.G. Marienwerder vom 27. September 1898, Seufferts Archiv Bd. 54 Nr. 168, wo die Löschzeit nach vollen Tagen gerechnet wird, obwohl Liegegeld nach Stunden bedungen war, vgl. S. 153b N. 11.

§ 598.

Für die Tage, die der Verfrachter wegen der Verhinderung der Beförderung jeder Art von Ladung von dem Schiffe an das Land länger warten mufs, gebührt ihm Liegegeld, selbst wenn die Verhinderung während der Löschzeit eintritt. Dagegen ist für die Tage, die er wegen Verhinderung der Ausladung aus dem Schiffe länger warten mufs, Liegegeld nicht zu entrichten, selbst wenn die Verhinderung während der Ueberliegezeit eintritt.

Vgl. Bemerkungen zu § 574, welche den § 598 mit erläutern. Der Transport der Ladung an das Land entspricht der Lieferung derselben an das Schiff bei der Beladung, die Ausladung aus dem Schiff der Übernahme bei der Beladung.

§ 599.

Sind für die Dauer der Löschzeit nach § 595 die örtlichen Verordnungen oder der Ortsgebrauch mafsgebend, so kommen bei der Berechnung der Löschzeit die Vorschriften der §§ 597, 598 nur insoweit zur Anwendung, als die örtlichen Verordnungen oder der Ortsgebrauch nichts Abweichendes bestimmen.

Vgl. Bemerkungen zu §§ 575 und 595 über die Zulässigkeit und den Umfang der Geltung von Ortsgebräuchen und örtlichen Verordnungen überhaupt und der zur Zeit geltenden, welche im Anhang zu diesem Abschnitt abgedruckt sind. Demgemäfs gelten die vom H.G.B. abweichenden Bestimmungen der letzteren nur in betreff der ortsrechtlichen Löschzeit, nicht in betreff vertragsmäfsiger Löschzeiten.

§ 600.

Hat sich der Verfrachter ausbedungen, dafs die Löschung bis zu einem bestimmten Tage beendigt sein mufs, so wird er durch die Verhinderung der Beförderung jeder Art von Ladung von dem Schiffe an das Land (§ 597 Abs. 2 Nr. 1) zum längeren Warten nicht verpflichtet.

Vgl. Bemerkungen zu § 576.

§ 601.

Wenn sich der Empfänger zur Abnahme der Güter bereit erklärt, die Abnahme aber über die von ihm einzuhaltenden Fristen verzögert, so ist der Schiffer befugt, die Güter unter Benachrichtigung des Empfängers in einem öffentlichen Lagerhaus oder sonst in sicherer Weise zu hinterlegen.

Der Schiffer ist verpflichtet, in dieser Weise zu verfahren und zugleich den Befrachter davon in Kenntnis zu setzen, wenn der Empfänger die Annahme der Güter verweigert oder sich über die An-

*nahme auf die im § 594 vorgeschriebene Anzeige nicht erklärt oder wenn der Empfänger nicht zu ermitteln ist**).

1. In dem Paragraphen werden vier Fälle unterschieden:
   a. der Empfänger ist gar nicht zu ermitteln;
   b. der Empfänger verweigert die Annahme der Güter;
   c. der Empfänger giebt auf die Anzeige des Schiffers von der Löschbereitschaft eine Erklärung darüber, ob er die Ladung annehmen wolle oder nicht, überhaupt nicht ab;
   d. der Empfänger erklärt sich zur Annahme der Ladung bereit, verzögert aber dieselbe über die Löschzeit und etwaige Überliegezeit hinaus.

In den drei ersten Fällen verpflichtet das Gesetz den Schiffer, die Güter unter gleichzeitiger Benachrichtigung des Befrachters zu hinterlegen, im letzteren Falle berechtigt es ihn nur hierzu.

Unterläfst in den drei zuerst genannten Fällen der Schiffer die Hinterlegung der Güter und die Benachrichtigung des Befrachters, so macht er sich für allen daraus entstehenden Schaden verantwortlich. Es kann daher auch ein hierauf gegründeter Einwand seitens des Befrachters den Ansprüchen entgegengesetzt werden, welche gegen ihn nach § 627 der Verfrachter geltend zu machen berechtigt ist. Dagegen läfst sich nicht sagen, dafs die Beobachtung der in Rede stehenden Vorschrift die „formelle Voraussetzung" für jene Forderungen ist (Entsch. des R.O.H.G. XV S. 231 f.).

Es sind daher gegen einen solchen Einwand Repliken zulässig, z. B. dafs durch Unterlassung der sofortigen Hinterlegung kein Schaden (Liegegeld) entstanden ist, weil sich demnächst ein berechtigter Empfänger, der die Ladung rechtzeitig abnahm, meldete oder nachträglich legitimierte (vgl. § 594 Bem. Nr. 2) oder dafs eine die Hinterlegung ausschliefsende Vereinbarung getroffen war.

Aber nicht nur dem Befrachter, sondern auch dem Empfänger gegenüber, der ebenfalls von der Hinterlegung zu benachrichtigen ist, besteht in jenen drei Fällen die Verpflichtung des Verfrachters zur Hinterlegung der Ladung. Im Fall der Unterlassung kann der Schiffer daher auch von dem Empfänger kein Liegegeld für die so durch sein Verschulden verlorene Zeit fordern (§ 602), R.G.Entsch. XIV S. 9. Ist der Empfänger nicht zu ermitteln, so mufs die Benachrichtigung an ihn durch öffentliche Bekanntmachung nach Analogie der Vorschrift des § 594 geschehen. Es ist zweckmäfsig, diese Bekanntmachung in der Art mit der im § 594 erwähnten zu verbinden, dafs für den Fall der Nichtabnahme die Hinterlegung angedroht und dabei die Stelle, wo hinterlegt werden soll, bezeichnet wird. Wird die Benachrichtigung des Befrachters unterlassen, so kann nur dieser, nicht der Empfänger daraus Rechte ableiten.

---

*) Art. 602 des alten H.G.B. lautete in Abs. 1 am Schlufs: *gerichtlich oder in anderer sicherer Weise niederzulegen.*

2. Einer positiven Weigerung der Annahme steht im Sinne des § 601 Abs. 2 der Fall gleich, wenn die Abnahme nicht blofs verzögert wird, sondern unterbleibt, weil über die Modalitäten der Ablieferung eine Einigung nicht zu erzielen ist, z. B. über Tragung etwaiger Leichterunkosten, R.G.Entsch. XIV Nr. 2. Der Schiffer mufs also solchenfalls die Ladung hinterlegen, er kann dann, falls der Empfänger im Unrecht war, diesen zur Erstattung der Mehrkosten einschliefslich der Kosten der Hinterlegung anhalten. Verfügt er statt dessen widerrechtlich über die Ladung (z. B. durch Verkauf), so kann er der Klage des Empfängers auf Wertersatz gegenüber nicht einwenden, dafs er nur zur Hinterlegung verpflichtet sei, weil diese nunmehr unausführbar ist. Dagegen ist er auch in solchem Falle berechtigt, die Kosten zur Aufrechnung zu bringen, welche Empfänger hätte anwenden müssen, um in Besitz der Ladung zu gelangen (also in dem vom R.G.Entsch. XIV Nr. 2 entschiedenen Fall nicht blofs Leichterkosten, sondern auch Kosten, welche die Hinterlegung verursacht haben würde). Der Schiffer kann die Hinterlegung unterlassen und Verkauf der Ware im Schiff (§§ 623, 626) veranlassen, selbst wenn dadurch Liegegeld erwächst, falls er befürchten mufs, dafs durch Hinterlegung die Ladung so an Wert verlieren würde, dafs die Ansprüche des Verfrachters daraus nicht mehr zu decken wären, z. B. bei einer dem Schmelzen ausgesetzten Eisladung, R.G.Entsch. XV Nr. 8 S. 27, vgl. über die sonstige Befugnis und Pflicht zum Verkauf § 535, Bd. I S. 401 ff. und unten Bem. Nr. 5.

3. An die Stelle der früher vorgeschriebenen gerichtlichen Niederlegung (d. h. Hingabe der Ladung in gerichtliche Obhut), die zur Zeit meistens nicht ausführbar ist, tritt nach dem neuen H.G.B. hier und im Fall des § 646 die Hinterlegung in einem „öffentlichen Lagerhaus", d. h. einem eigenen, für die gewerbsmäfsige Aufbewahrung und Lagerung von Gütern eingerichteten Hause, welches meistens einer gröfseren Gesellschaft gehört und dadurch Sicherheit bietet. Das gesetzliche Pfandrecht des Verfrachters geht durch die Hinterlegung nicht verloren (§ 623). Der Lagerhalter (vgl. §§ 416 ff. H G.B.) darf also nur nach Freistellung oder Befriedigung des Schiffers die Ladung aushändigen [1]). Wird er vorher auf Herausgabe seitens des Empfängers verklagt, so steht ihm eine Einrede zu, er hat aber nicht das Recht gemäfs § 76 (alte Fassung § 73) C.P.O. zu verfahren, da nicht der Schiffer. sondern der Empfänger mittelbarer Besitzer ist.

4. Der Inhaber des Lagerhauses oder der sonstige Dritte (Spediteur), welcher die Ladung empfängt, handelt für den zum Empfang Berechtigten (vgl. § 627). Die Ablieferung im Sinne

1) d. h. wenn ihm bei der Hinterlegung oder nachher vor Auslieferung an den Empfänger die Ansprüche des Schiffs bekannt gemacht oder gegen ihn gerichtlich geltend gemacht wurden, vgl. §§ 989, 990, 1227 B.G.B. Dagegen darf das Schiff sich nicht die Rücknahme oder durch Lagerschein (§ 424 H.G.B.) überhaupt die Verfügung vorbehalten, vgl. § 378 B.G.B.

des § 606 (wenn nicht schon früher geschehen, vgl. § 606 Bem. Nr. 2), die Übernahme im Sinne der §§ 608, 609 H.G.B. vollzieht sich durch die Übergabe an ihn. Er mufs nach den §§ 388, 407, 417 H.G.B. für die rechtzeitige Feststellung äufserlich erkennbarer Mängel Sorge tragen und bei Gefahr in Verzug den sofortigen Verkauf bewirken. Da der Schiffer ihm bei der Hinterlegung Abschrift des Konnossements wird geben müssen, um ihn in den Stand zu setzen, die Legitimation des Empfängers zu prüfen, so kann er auch rügen, dafs etwas (quantitativ) fehlt, oder dafs das Abgelieferte nicht mit dem identisch ist, was nach dem Konnossement abgeliefert werden sollte (vgl. Bem. Nr. 1 zu § 608 H.G.B.).

5. Ist die Ladung zollpflichtig, so wird der Schiffer, falls eine Auflagerung ohne Verzollung (in zollfreier Niederlage) möglich ist, diese vorziehen müssen. Anderenfalls wird die Verzollung vorzunehmen sein. Ist zu befürchten, dafs der Wert der Ware Fracht und Zoll, sowie sonstige durch die Verzollung erwachsende Spesen nicht deckt, so ist der Schiffer (vgl. oben Nr. 2) berechtigt, die Hinterlegung zu unterlassen und den Verkauf der unversteuerten Ware im Schiff zu veranlassen [1a]).

6. Hat der Verfrachter sich auf eine nur teilweise Abnahme einzulassen oder kann er, wenn der Destinatair nur teilweise gegen Zahlung von Teilfracht abnehmen will, das ganze Ladungsgut hinterlegen? Man wird der Regel nach annehmen müssen, dafs bei Ausstellung von Konnossementen jedes Konnossement eine einheitliche unteilbare Verpflichtung begründen sollte. Der Schiffer braucht sich also weder eine Zerteilung derselben (unter mehrere Empfänger) gefallen zu lassen, noch eine nur teilweise Annahme des auf dasselbe Konnossement abgeladenen Guts. Da er wegen der ganzen Fracht ein Pfandrecht an dem ganzen

---

1a) Nach französischem Recht (Art. 305, 306 *Code de comm.*) ist der Verfrachter stets nur befugt zur Hinterlegung und die letztere bedarf gerichtlicher Anordnung. In England erkennt schon das *Common law* die Pflicht des Verfrachters gegenüber dem Befrachter an, zur Vermeidung des Entstehens von Liegegeld zu hinterlegen, falls bis zum Ablauf der vertragsmäfsigen oder einer angemessenen Wartezeit sich kein Empfänger meldet. Das Recht des Verfrachters zur Hinterlegung, wenn der Empfänger die zum Empfang der Ware nötige Zolldeklaration unterläfst oder die Empfangnahme verzögert, ist durch besonderes Gesetz (jetzt *Merch. Shipp. Act* von 1894 §§ 518 ff.) geregelt. Ist keine Löschzeit durch Vertrag bestimmt, so mufs eine Frist von 72 Stunden nach Anmeldung des Schiffes bei der Zollbehörde gewartet werden. Falls nach dem Frachtvertrag die Ladung in ein bestimmtes Lagerhaus entlöscht werden sollte, so ist diesem der Vorzug zu geben. Geschieht die Hinterlegung wegen streitiger Ansprüche des Verfrachters, so kann der Empfänger binnen 90 Tagen den Streitbetrag beim Lagerhaus hinterlegen und dadurch die Auslieferung erlangen. Das Lagerhaus zahlt diese Summe an das Schiff, falls nicht der Empfänger binnen 15 Tagen schriftlich dagegen protestiert. Ein solcher Protest ist dem Schiff mitzuteilen und letzteres mufs nunmehr binnen 30 Tagen die Anstrengung des Prozesses nachweisen, widrigenfalls das Depot dem Empfänger zurückbezahlt wird. Zahlt oder deponiert der Empfänger nicht binnen 90 Tagen, so kann das Lagerhaus nach öffentlicher Bekanntmachung einen zur Deckung des Verfrachters und der Kosten ausreichenden Teil der Ladung versteigern.

(Konnossements-)Ladungsgut zu wahren hat, verletzt er die Interessen des Verfrachters (vgl. S. 275 N. 1), wenn er Teile desselben gegen Teilfracht und Verzicht auf das Pfandrecht an diesen Teilen wegen der Restfracht ausliefert[2]).

§ 602.

Soweit durch die Säumnifs des Empfängers oder durch das Hinterlegungsverfahren die Löschzeit ohne Verschulden des Schiffers überschritten wird, hat der Verfrachter Anspruch auf Liegegeld (§ 594), unbeschadet des Rechtes, für diese Zeit, soweit sie keine vertragsmäfsige Ueberliegezeit ist, einen höheren Schaden geltend zu machen.

1. Der Anspruch auf Liegegeld für die Überliegezeit ergiebt sich schon aus § 594. Auch dafs dieser Anspruch fortfällt, wenn die Löschzeit durch Verschulden des Schiffers überschritten wird, folgt schon aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen und ist bei der Ladung (vgl. Bem. Nr. 2 zu § 574) nicht besonders hervorgehoben. Letzteres wird hier nur im Anschlufs an § 601 betont, um den Schiffer darauf hinzuweisen, dafs er Liegegeld nicht fordern kann, sofern er die Hinterlegung verzögert, obwohl er zu derselben nach § 601 Abs. 2 verpflichtet war. Unterläfst der Schiffer nur eine Hinterlegung, zu der er gesetzlich (§ 601 Abs. 1) oder durch Vertrag befugt, aber nicht verpflichtet war, so liegt darin kein Verschulden gegenüber dem Empfänger, welchem der betreffende Ladungsteil gehört, wohl aber bei dem Vorhandensein mehrerer Empfänger gegenüber anderen Empfängern, welche dadurch an der Löschung gehindert werden (Prot. S. 2253 ff.).

2. Wird die Löschung innerhalb der vertragsmäfsigen Löschzeit und Überliegezeit ohne Schuld des Schiffers nicht beendet, so ist der Schiffer nicht in der Lage, wie in gleichem Fall bei der Beladung, davonzufahren, er mufs sich der Ladung erst entledigen (§ 601). Deshalb wird ihm für die dazu nötige Zeit Liegegeld ohne weiteres zugesprochen, unbeschadet des Anspruchs auf Ersatz höheren Schadens (vgl. § 570 Bem. Nr. 3). Das Liegegeld erscheint hier als gesetzlicher Mindestbetrag des Interesses, Prot. S. 2253. Das Liegegeld ist für die ganze noch verbrauchte Mehrzeit zu zahlen, ohne Rücksicht auf zufällige Verhinderungen innerhalb derselben und ohne Rücksicht auf Sonn- und Feiertage, Prot. S. 2252.

3. Von einem besonderen Verschulden des Empfängers ist der Anspruch auf Liegegeld nicht abhängig (vgl. § 567 Bem. Nr. 4, 5, § 594), auch nicht, soweit dasselbe als Mindest-

2) So auch die Praxis der französischen und belgischen Gerichte, vgl. Jacobs Nr. 310, 344. OLG. Hamburg I. Sen. (Urt. vom 13. Dezember 1897) in Hans. XIX Nr. 37 will dagegen grundsätzlich Teilbarkeit des Vertrages bei thatsächlicher Teilbarkeit des Gegenstandes annehmen. — Blofse Anweisungen des Empfängers, Teile des Konnossementsguts an Dritte auszuhändigen, sind zulässig, da solche das Rechtsverhältnis zwischen Schiff und Empfänger nicht alteriren, auch das Pfandrecht nicht beschränken, siehe Bem. Nr. 1 zu § 614.

betrag eines Schadensersatzes anzusehen ist (oben Nr. 2), da man trotz der verschiedenen rechtlichen Natur diesen Fall insofern dem Fall des gewöhnlichen Liegegeldes gleichstellen wollte, Prot. S. 2253. Dagegen ist der Anspruch auf weiteren Schadensersatz allerdings von einem Verschulden des Empfängers abhängig (§ 276 B.G.B.) und setzt voraus, dafs der Empfänger die Vornahme der Löschung verschob oder unterliefs, „obschon es bei ihm gestanden hätte, dieselbe alsbald vorzunehmen", Prot. S. 2254. Der Ausdruck „Säumnis des Empfängers" bildet nur den Gegensatz zu einem „Verschulden des Schiffers".

§ 603.

Die Vorschriften der §§ 594 bis 602 kommen auch zur Anwendung, wenn ein verhältnifsmäfsiger Theil oder ein bestimmt bezeichneter Raum des Schiffes verfrachtet ist.

Vgl. Bem. zu § 587 Nr. 1 und 3. Vgl. § 6 der Hamburger Verordn. vom 29. Dezember 1899 (im Anhang).

§ 604.

Stückgüter hat der Empfänger auf die Aufforderung des Schiffers ohne Verzug abzunehmen. Ist der Empfänger dem Schiffer unbekannt, so ist die Aufforderung durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise zu bewirken.

In Ansehung des Rechtes und der Verpflichtung des Schiffers, die Güter zu hinterlegen, gelten die Vorschriften des § 601. Die im § 601 vorgeschriebene Benachrichtigung des Befrachters kann durch öffentliche, in ortsüblicher Weise zu bewirkende Bekanntmachung erfolgen.

Für die Tage, um welche durch die Säumnifs des Empfängers oder durch das Hinterlegungsverfahren die Frist, binnen welcher das Schiff würde entlöscht worden sein, überschritten ist, hat der Verfrachter Anspruch auf Liegegeld (§ 594), unbeschadet des Rechtes, einen höheren Schaden geltend zu machen.

1. Über die Stückgüterbefrachtung und die damit verbundenen Einrichtungen, Schiffe mit regelmäfsigen Reisewegen und Fahrplänen, Docks, Quaianstalten, Löschung durch Vermittelung der letzteren u. s. w. vgl. Bem. zu § 588 oben S. 176 ff.

2. In dem modernen Stückgüterverkehr ist es durchaus die Regel, durch Klauseln die Notwendigkeit einer Aufforderung der Empfänger zur Abnahme der Güter vor deren Löschung zu beseitigen[1]). Geschieht die Löschung an einem Quai und aus Schiffen, welche dort in regelmäfsigen Reihefahrten verkehren und sich der Quaianstalt zur Ver-

---

1) Diese Klauseln haben verschiedenen Wortlaut, z. B.: *„the cargo to be discharged immediately after the arrival of the steamer or the same will be shipped into lighters at the risk and expense of proprietors",*

mittelung der Aushändigung der Güter bedienen, ist nach Handelssitte die Aufforderung auch ohne ausdrückliche Klausel nicht nötig, ebenso dann nicht, wenn derartige regelmäfsige Reihefahrer an den Plätzen, die sie berühren, eigene Anstalten zur einstweiligen Unterbringung der Güter besitzen oder sich dazu der Schuppen ständiger Vertreter bedienen [2]). Die Ladungsgüter werden in allen diesen Fällen, soweit sich die Empfänger nicht sofort zur eigenen Abholung

---

„the goods to be taken from the ship directly the come to hand in discharging the ship otherwise the master or ships agent to be at liberty to enter and land the goods or put them into craft (or on quay) at the merchants risk and expense“.

„Wenn die Güter von dem Ladungsempfänger nicht ohne Verzug in Empfang genommen werden, ist der Schiffer befugt, dieselben auf Kosten und Gefahr ihrer Eigentümer zu landen oder in Hulks oder in Leichterfahrzeuge zu entlöschen“ (Hamburger Regel XII), s. auch die Klauseln Hans. XXI S. 90 und bei Scrutton p. 230.

Nach diesen Klauseln fällt die Aufforderung der Empfänger weg, diese haben sich selbst (nach den öffentlichen Seeberichten) über die Ankunft des Schiffes zu vergewissern und sich unverzüglich zur Abnahme, wenn ihre Güter zur Hand sind, zu melden. Geschieht dies nicht, so kann für Rechnung und Gefahr der Empfänger das Ladungsgut am Quai (oder in Leichter u. s. w.) gelandet werden. Voigt, Neues Archiv II S. 398, O.A.G Lübeck, Hamb. Sammlung IV S. 156, H.G.Z. VI Nr. 152, VIII Nr. 72, IX Nr. 91, 241 (Urteil des R.O.H.G. vom 7. Jan. 1876). O.L.G. Hamburg in Hans. XVI Nr. 58 (auch Seufferts Archiv Bd. 51 Nr 126) und 87, sowie in Hans. XXI S. 91. Ebenso dann, wenn der betreffende Empfänger sich zwar meldet, aber die Löschung während der regelmäfsigen Arbeitszeit unterläfst Hans IX Nr. 91. Gestattet eine Klausel sofortige Landung oder Löschung durch Agenten der Reeder (vgl § 606 N. 3), so fällt die Mitwirkung der Empfänger bei der Löschung ganz fort. Über die Wirkung dieser und anderer Klauseln in betreff der Ablieferung s. Bem. N. 2b zu § 606, im übrigen s. N. 4 zu § 588 über die Wirkung und Bedeutung der Landung am Quai. Die Löschung in Leichter oder Hulks u. s. w., wenn nach Klausel zulässig, steht der Löschung am Quai in ihrer rechtlichen Bedeutung gleich.

2) Die skandinavischen Seegesetze (§ 138 Abs 2) sprechen ausdrücklich aus, dafs alle regelmäfsig zwischen verschiedenen Orten verkehrenden Schiffe (§ 121) auch ohne besondere Aufforderung sogleich löschen können. In den Fällen des Textes ist dies auch bei uns als Handelssitte anzunehmen. Aber ohne Klausel oder die Empfänger bindende Quaireglements geschieht solchenfalls die Landung und einstweilige Unterbringung auf Kosten und Gefahr des Schiffes (vgl. N. 4 zu § 588). — In England ist auch bei Stückgütern eine besondere Aufforderung zur Entlöschung überhaupt unnötig Das N. 2 bei § 601 genannte Gesetz unterscheidet im übrigen zwischen solchen Gütern, die zum Zweck der Sortierung gelandet werden müssen, und solchen, wo dies nicht nötig ist. Bei ersteren mufs der Empfänger sich bei der Landung zur Abnahme melden, er erhält dann seine Güter binnen 24 Stunden kostenfrei. Bei letzteren mufs er vor der schiffsseitigen Landung, wenn er dieselbe verhindern und z. B. selbst durch Leichter abholen will (*overside goods*), dies erklären. Das Schiff mufs ihm dann sofort oder binnen 24 Stunden sagen, wann er seine Güter abholen kann und ihm direkte Abnahme am Schiff gestatten, vgl. Scrutton p. 229, 325. Es sind aber auch hier die N. 1 gedachten Klauseln allgemein üblich, und in London ist es Handelsbrauch, dafs auch ohne solche Klausel Stückgüter in den Docks zunächst an Land gesetzt und den Angestellten übergeben werden, womit die Gefahrenhaftung des Schiffs aufhört. *Overside Goods* werden dann nur auf Kosten des Schiffs in die Leichter gebracht, Leggets, *Bills of Lading* p. 243, Carver, sect. 468.

(namentlich zu einer solchen auf dem Wasserweg durch Kähne, Schuten) melden, gelandet und vom Land aus dem Empfänger ausgehändigt. Wenn aber einem sich meldenden Empfänger irrtümlich gesagt wird, seine Güter seien noch nicht zur Hand, so ist das Schiff ersatzpflichtig, H.G.Z. VIII Nr. 72. Die Säumnis jedes Empfängers berechtigt nur zur Landung seines Ladungsguts, Hans. XVII Nr. 87. Über die Wirkung und Kosten der Landung s. N. 1 und 2, sowie N. 4 zu § 588. Wo nach Vorstehendem die Pflicht zur Aufforderung des Empfängers gemäfs Abs. 1 bestehen bleibt, ist dieselbe kein formeller Akt, es genügt z. B. Zusendung der Frachtrechnung, aber nicht zufällige Kenntnis des Befrachters von der Ankunft des Schiffes (vgl. S. 130)[2a]. Sind die Güter noch nicht zur Hand, so mufs dem Empfänger angezeigt werden, wann sie zur Hand kommen, und wenn er sich dann zum Empfang meldet, dafür gesorgt werden, dafs andere Empfänger ihn nicht hindern, heranzukommen. Meldet er sich nicht, so kommt er in Verzug und kann nicht einwenden, dafs andere Empfänger den von ihm einzunehmenden Platz besetzt hielten, Bolze Bd. XV Nr. 536.

3. Verschieden von der blofsen Landung der Güter ist deren Niederlegung in einem Lagerhaus (§ 601). Die Voraussetzungen und Wirkungen der letzteren sind hier keine anderen, wie bei der Verfrachtung im Ganzen (s. S. 197 ff.), es ist hier namentlich eine Benachrichtigung des Empfängers und in den Fällen des § 601 Abs. 2 auch des Befrachters unerläfslich. Da bei Stückgütern viele und oft entfernt wohnende Befrachter vorhanden sein können, so ist die Benachrichtigung derselben durch öffentliche Bekanntmachung zugelassen. Die bekannten Empfänger müssen dagegen besonders benachrichtigt werden. Natürlich kann durch Klausel auch die Hinterlegung erleichtert werden (vgl. Fälle in Hans. IX Nr. 20, 25).

Es mufs aber ferner der einzelne Empfänger vorher (wenn nötig durch öffentliche Bekanntmachung) zur Abnahme aufgefordert und dadurch in Verzug gesetzt werden (§ 604 Abs. 1). Die oben Nr. 2 erwähnten Klauseln und Handelssitten berühren diesen Fall nicht. Dieselben bezwecken nur das rasche Landen der Ladung zu ermöglichen, nicht die in ihren Wirkungen ganz verschiedene Hinterlegung der Ladung zu beschleunigen. Es mufs also der Vertreter des Schiffs selbst oder die Quaianstalt (vgl. § 17 des Hamburger Quaireglements) für das Schiff nach Landung der Ware (und zwar möglichst innerhalb der Frist, binnen deren nach Reglement die Ladung kostenfrei auf dem Quai lagert)[3] den einzelnen Empfänger allenfalls unter Androhung der Hinterlegung zur Abnahme binnen angemessener Frist auffordern.

2a) Vgl. § 7 des Hamburger Verordn. vom 29. Dezember 1899 über die Art der öffentlichen Bekanntmachung an unbekannte Empfänger.

3) Das blofse Verstreichen dieser Abnahmefrist halte ich auch *de lege ferenda* nicht für ausreichend, da die Hinterlegung die Übernahme der Ladung vertritt und diese nicht ohne weiteres für den Empfänger von einem Dritten vorgenommen werden kann.

Es macht der Schiffer sich und das Schiff, wenn er die Hinterlegung von Gütern oder deren Landung verzögert und dadurch die Herausnahme anderer Güter aufhält, den Empfängern dieser letzteren für allen ihnen daraus erwachsenden Schaden verantwortlich und zwar nicht blofs in dem Falle, wenn er zur Hinterlegung durch das Gesetz verpflichtet, sondern auch, wenn er zu dieser oder zur Landung nur berechtigt ist. Es ist dies eine Folge seiner Pflicht zur Sorgfalt (Prot. S. 2254), vgl. Bem. Nr. 1 zu § 602.

Das im Anhang abgedruckte bremische Gesetz vom 12. Febr. 1866 schreibt ausdrücklich im § 3 eine entsprechende Verpflichtung des Schiffers, auf Verlangen anderer Ladungsbeteiligten die Hinterlegung der Waren säumiger Empfänger zu bewirken, vor.

4. Die Bestimmung des Abs. 3 ist im modernen Stückgüterverkehr, soweit obsolet, als (vgl. Nr. 2) nach Klausel oder Handelssitte der Verfrachter das Recht hat, die Waren sofort an das Land zu setzen, wenn sich die Empfänger nicht melden. Man mufs es als Sinn des Vertrages auffassen, dafs dieses Recht an die Stelle des Rechts, Liegegeld zu fordern, tritt. Für die noch übrigen Fälle ist die Vorschrift so zu verstehen, dafs jeder Empfänger für die Zeit Liegegeld zu zahlen hat, um welche gerade er durch seine Säumnis die Löschung des ganzen Schiffs verzögert. Wenn z. B. seine Waren oben liegen, so dafs die darunter liegenden Waren anderer Empfänger vor ihrer Hinwegnahme nicht aus dem Schiff gebracht werden können, so ist er bei säumiger Löschung schuldig, für die so verlorene Zeit Liegegeld zu zahlen, Prot. S. 2244. Das Liegegeld hat hier zwar stets die Natur des Schadensersatzes, da eine eigentliche Löschzeit und Überliegezeit nicht besteht, wird aber — wie im gleichen Fall des § 602, vgl. das. Bem. Nr. 3 — ohne Rücksicht auf Verschulden des Empfängers zugebilligt, während Ersatz weiteren Schadens, wohin auch Ersatz der den übrigen Empfängern durch die Verspätung des Empfanges ihrer Waren entstehenden Verluste gehört, soweit der Schiffer ihnen dafür aufzukommen hat (Prot. S. 2253), von dem Nachweis eines Verschuldens abhängig ist, Prot. S. 2254. Die Zeit, die jeder Empfänger billigerweise zur Hinwegnahme seiner Waren beanspruchen kann, ist hier nicht nach Tagen zu bemessen, ebenso beginnt dieselbe nicht — wie bei Verfrachtung im Ganzen — mit Anbruch eines vollen Tages; nur wenn ausnahmsweise durch Vertrag eine nach Tagen bemessene Löschzeit bei Stückgut bestimmt ist, sind auch hier analog jene Grundsätze von der Löschung im Ganzen verfrachteter Schiffe anzuwenden (R O.H.G. XII S. 130)[4]. Das Liegegeld ist aber, falls nicht etwa

4) Ist eine solche Löschzeit nicht für die Waren eines einzelnen Empfängers oder mehrerer Empfänger besonders, sondern für die ganze Ladung bemessen, so bleibt doch jeder Empfänger selbständig, es tritt nicht, wie bei der Verfrachtung im Ganzen, eine solidarische Haftung aller Empfänger für das Liegegeld (s. Bem. Nr. 4 zu § 614) ein, vgl. den Fall H.G.Z. V Nr. 259.

durch Vertrag anders (z. B. nach Stunden oder nach Gewicht der zu spät entlöschten Güter, H.G.Z. V Nr. 259) bestimmt, tageweise, d. h. für angefangene Tage voll, zu berechnen.

§ 605.

Hat bei der Verfrachtung des Schiffes im Ganzen oder eines verhältnifsmäfsigen Theiles oder eines bestimmt bezeichneten Raumes des Schiffes der Befrachter Unterfrachtverträge über Stückgüter geschlossen, so bleiben für die Rechte und Pflichten des ursprünglichen Verfrachters die Vorschriften der §§ 594 bis 602 mafsgebend.

Dieser Paragraph, welcher als Art. 606 des alten H.G.B. auf der Hamburger Konferenz erst in zweiter Lesung hinzugefügt ward, wurde in folgender Weise motiviert: Wenn der Befrachter des ganzen Schiffs oder eines Teils desselben mehrere Unterfrachtverträge über Stückgüter geschlossen habe, so bestehe zwischen ihm und dem Verfrachter kein anderes Rechtsverhältnis, als wenn er unmittelbar mehrere Destinatäre bestimmt hätte, d. h. es kämen hinsichtlich der Löschung die für den Fall der Verfrachtung des ganzen Schiffs geltenden Vorschriften zur Anwendung. Die Empfänger aber, deren Rechte und Pflichten von den Unterbefrachtern bestimmt seien, erschienen als Empfänger von Stückgütern. „Diese Eigentümlichkeit des Verhältnisses könnte nun leicht zu der Ansicht verleiten, als wenn auch die Rechte und Pflichten des ursprünglichen Verfrachters durch die Unterfrachtverträge modifiziert würden." Dieser Ansicht soll durch die Bestimmung entgegengetreten werden. Der Verfrachter behält daher trotz der vom Befrachter abgeschlossenen, auf Stückgüter lautenden Unterfrachtverträge und der demgemäfs gezeichneten Konnossemente seine Ansprüche aus der Chartepartie resp. dem ursprünglichen Frachtvertrage gegen den letzteren, während die Unterfrachtverträge lediglich mafsgebend sind für das Verhältnis der Stückgüterempfänger und der Unterbefrachter zu dem Charterer (Entsch. des Hamb. Handelsgerichts vom 1. Februar 1864 und des Hamb. Obergerichts vom 1. April 1864 bei Hermann und Hirsch, Samml. S. 377 f., 380 f.). Demgemäfs kann der Charterer das im Frachtvertrag bestimmte Liegegeld nicht verweigern, wenn auch in den Konnossementen die § 604 N. 1 erwähnte Klausel enthalten und nach dieser der Unterverfrachter gegenüber den Empfängern nur befugt war, im Fall der Zögerung die Güter auf ihre Kosten und Gefahr zu landen (Oberger. Hamburg vom 14. Februar 1873, H.G.Z. VI Nr. 46). Auch ist der Schiffer nicht verpflichtet, die Empfänger zu rascherem Löschen anzuhalten, um Liegegelder zu vermeiden, vgl. § 588 N. 1.

„Liegegeld (berechnet nach Gewicht) wird erhoben von allen Gütern, die nach Ablauf von drei Tagen seit Beginn der Entlöschung nicht abgenommen sind." Oberger. Hamburg läfst mit Recht den Einwand zu, dafs Beklagter fruchtlos innerhalb der drei Tage zur Abnahme seiner Güter sich bereit meldete und bereit war.

§ 606*).

Der Verfrachter haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung entsteht, es sei denn, dafs der Verlust oder die Beschädigung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht abgewendet werden konnten.

1. § 606 enthält die grundlegende Regel in betreff der Haftpflicht des Verfrachters für das von ihm angenommene (empfangene) Gut. Art. 607 des alten H.G.B. legt die römisch-rechtliche Regel der Haftung aus dem sogenannten Receptum der Gastwirte und Schiffer zu Grunde, jedoch schon durch die Bestimmungen über die Seetüchtigkeit modifiziert. Wie unten (Nr. 4) näher gezeigt werden wird, hat sich die Auffassung dieser Regel in moderner Zeit so entwickelt, dafs das Princip des neuen H.G.B., welches den Verfrachter haften läfst, wenn er nicht beweist (vgl. unten Nr. 7), dafs der Verlust oder die Beschädigung auf Umständen beruht, die durch Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht abgewandt werden konnten, der Theorie nach wenig davon verschieden ist. Die Sorgfalt des ordentlichen Verfrachters hat dieser nicht blofs für seine Person, sondern für die Person eines jeden seiner Vertreter oder Gehülfen zu prästieren, es gehört namentlich auch die Thätigkeit des Schiffers hierher, der, soweit es sich um Ausführung der Frachtverträge handelt, als ordentlicher Verfrachter dann handelt, wenn er seine Pflicht als ordentlicher Schiffer erfüllt.

Die folgenden §§ 607—613 enthalten nähere Bestimmungen über diese Haftung.

Alle diese Vorschriften, also speciell auch die der §§ 611 bis 613, wonach die Ersatzpflicht auf den Sachwert beschränkt wird, gelten auch dann, wenn Konnossemente gezeichnet sind und das im Konnossement bezeichnete Gut wirklich übernommen resp. abgeladen ist, vgl. Lewis in Endemanns Handbuch IV S. 181 bei N. 45, Prot. S. 4132 ff., Urteil des Oberlandesgerichts Hamburg vom 13. März 1897, Hans. XVIII S. 94, 96, R.G.Entsch. Bd. 20 S. 68 und Bd. 39 Nr. 37, sowie Urteil vom 10. Februar 1900 Jur. Wochenschr. S. 298. Ist das im Konnossement bezeichnete Gut zwar identisch mit dem wirklich übernommenen, aber anders „bezeichnet", so mufs der Verfrachter nach § 652 aufserdem den „Minderwert" ersetzen, nicht das sonstige Interesse. Zu beachten ist aber:

---

*) Der Art. 607 des alten H.G.B. lautete abweichend:

Der Verfrachter haftet für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung der Güter seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern er nicht beweist, dafs der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis maior) oder durch die natürliche Beschaffenheit der Güter, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage u. dgl., oder durch äufserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist.

Verlust und Beschädigung, welche aus einem mangelhaften Zustande des Schiffs entstehen, der aller Sorgfalt ungeachtet nicht zu entdecken war (Art. 560 Abs. 4), werden dem Verluste oder der Beschädigung durch höhere Gewalt gleichgeachtet.

a. dafs, soweit ein besonders nachweisbares Verschulden des Schiffers beziehentlich seiner Substituten oder der übrigen Schiffsbesatzung vorliegt, welches Ansprüche der Ladungsinteressenten in betreff des angenommenen Guts gegen den Schuldigen erzeugt (gegen den Schiffer auf Grund der §§ 511, 512 ff., 535 ff.), die Mithaft des Schiffsvermögens nach den §§ 485, 486 auf das volle Interesse (vgl. unten b) eintritt, da eine gleiche Haftung des Schuldigen besteht, vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. XX S. 52 ff., R.G. Entsch. Bd. I S. 40. Ein Verschulden des Schiffers kann auch bei der Zeichnung der Konnossemente durch Aufnahme von Bezeichnungen, die der übernommenen Ware nicht entsprechen, vorkommen. Falls der Verfrachter selbst (Reeder) oder falls Vertreter desselben, die nicht zur Besatzung gehören (Expedienten u. s. w. vgl. Bd. I S. 224 ff), ein besonders nachweisbares schuldhaftes Versehen begehen, ergiebt sich nach dem alten H.G.B. eine erhöhte Haftpflicht (volles Interesse unter persönlicher Haftung des Reeders) aus der allgemeinen Vorschrift der Art. 282, 283 H.G.B. (vgl. § 252 B.G.B.) und der Fassung des Art. 612 (vgl. Art. 614), welcher sich nach seinen Eingangsworten: „Wenn auf Grund des Art. 607 für den Verlust von Gütern Ersatz geleistet werden mufs", nur auf die lediglich aus dem Receptum (der Annahme) sich ergebende Haftung sich bezog und bestimmt war, diese zu mildern (Prot. S. 2313 ff.), also den Fall seines Verschuldens ausschlofs (vgl. O.L.G. Hamburg vom 17. November 1884, Hans. VI Nr. 4)[1]. Der § 611 (vgl. § 613) des neuen H.G.B. leitet sich dagegen mit den Worten ein: „Mufs auf Grund des Frachtvertrages für gänzlichen oder teilweisen Verlust von Gütern Ersatz geleistet werden." Nach diesem Wortlaut sind besondere Ansprüche wegen kontraktlichen Verschuldens, die nicht auf Specialvorschriften beruhen, ausgeschlossen. Nach der Begründung des Entwurfs war allerdings nur eine redaktionelle (freilich verfehlte) Verbesserung beabsichtigt, da für die Änderung jede sachliche Motivierung fehlt (vergl. Pappenheim, Transportgeschäft nach dem Entwurf eines neuen H.G.B. S. 40). Eine höhere Haftung des Verfrachters *ex delicto* (§§ 823, 831 B.G.B.) auf volles Interesse bleibt dagegen bestehen (s. N. 2 zu § 611). Es ergiebt sich die Anomalie, dafs im übrigen für eigenes Verschulden und für die schuldhaften Handlungen oder Unterlassungen von Gehülfen, die nicht zur Besatzung gehören, die erhöhte Haftpflicht des Reeders nicht besteht, wohl aber (allerdings beschränkt auf das Schiffsvermögen) für die der Besatzung.

---

1) Nicht richtig ist aber, dafs nach dem alten H.G.B. Verluste, die durch Seeuntüchtigkeit des Schiffes bei Antritt der Reise entstehen, stets einen Anspruch auf das volle Interesse begründen, wie Lewis, 2. Aufl., S. 324 annimmt, da es möglich ist, dafs die nach Art. 560 erforderte Seetüchtigkeit ohne Verschulden eines ordentlichen Seekaufmanns (Verfrachters) — Art. 282 H.G.B. — bestehen kann, in diesem Fall aber Art. 607 und 612 dadurch verursachte Verluste mit befafsten.

Cosack S. 472 hält irrtümlich auch letztere durch den neuen Wortlaut für beseitigt. Die Anomalie wird durch Vergleich mit § 430 Abs. 3 H.G.B. — der auch für die Binnenschiffahrt gilt — noch auffälliger und dürfte zu beseitigen sein.

b. Sind Konnossemente gezeichnet, obwohl keine Waren übernommen resp. abgeladen sind (vgl. unten Nr. 3 und Bem. Nr. 2 zu § 651 über die Frage: wann dies anzunehmen ist), so liegt lediglich eine Skripturobligation vor, auf welche die Vorschriften der §§ 606—613 keine Anwendung finden können, da keine „Annahme" von Gütern vorhanden ist. Hier haftet der Verfrachter also nicht blofs auf den Sachwert, sondern den allgemeinen Regeln nach (vgl. §§ 249, 252, 280 B.G.B.) auf das volle Interesse (Prot. S. 2255). Dies hat auch eine innere Berechtigung, denn wenn nichts übernommen oder abgeladen ist, ist dem Beteiligten auch keine Versicherung seines den Sachwert übersteigenden Interesses möglich. Es kann aber solchenfalls immer der Sachwert als Mindestmafs des Interesses gefordert werden, R.G.Entsch. XX S. 62, XXXIX S. 56.

2. Die Haftung beginnt mit der „Annahme" („Empfangnahme"). Dieselbe vollzieht sich bei Verfrachtung ganzer Schiffe der Regel nach mit der Abladung, d. h. dem Einschlagen der Krahnkette zum Zweck der schiffsseitigen Hebung, vgl. Bem. zu § 561 (Verluste und Schäden während des Hebens, die Folge einer nachlässigen Befestigung sind, verantwortet das Schiff nicht, Hans. XXI Nr. 38), bei Stückgüterbefrachtung regelmäfsig schon vorher mit der Annahme an Land durch Reedereivertreter (vgl. Bem. zu § 588, namentlich das. N. 4). Eine gültige Annahme ist erfolgt, sobald eine zu einer solchen schiffsseitig berechtigte Person thatsächlich die Ware oder ein einzelnes Kollo behufs des Transports in Besitz nimmt. Betreffs der Thätigkeit des Steuermanns bei Abladung, Übernahme und Zeichnung von Empfangsscheinen *(receipts)* siehe Bd. I S. 451. Bei gröfseren Abladungen werden über jeden Abschnitt (Inhalt jedes Leichters etc.) Scheine gegeben. Aber der Annahmeakt ist schon vorher durch Annahme jedes einzelnen Stückes (Kollo) geschehen. Der Abschlufs des Frachtvertrages geht bei Verfrachtung ganzer Schiffe stets der Abladung voraus, bei Stückgütern kann derselbe mit der Annahme zusammenfallen, wenn die Person, welche die Annahme bewirkt, befugt ist, zu den feststehenden Bedingungen Frachtgüter zum Transport zu übernehmen. Ist dies nicht der Fall, z. B. wenn eine vorherige Meldung bei dem Reedereicomptoir und dessen Zustimmung nötig ist, so geschieht die Annahme nur in der Erwartung, dafs ein Frachtvertrag zu stande kommt, also einer Genehmigung, die auch stillschweigend erfolgen kann, z. B. durch Aufnahme in das Manifest. Erfolgt dieselbe, so werden die Wirkungen der Annahme zurückbezogen. Erfolgt dieselbe nicht, so ist keine Annahme vorhanden, die annehmende Person haftet nur als Verwahrer bis zur Rückgabe, vgl. R.O.H.G. XX Nr. 37. Ob Konnossement bereits ge-

zeichnet war oder werden mufste (§ 642), ist für den Beginn der Haftung aus der Übernahme gleichgültig, R.G.Entsch. Bd. II S. 103. Die Haftung für Beschädigung am Land (also auch von der Übernahme an Land bis zur Abladung) wird bisweilen durch die Klausel „nicht verantwortlich für Landbeschädigung" (Hamburger Regel I, Konnossement London 1893 im Anhang) abgelehnt. Ebenso die Haftung für Schäden bei dem Ein- und Ausladen Hans. XXI Nr. 13. Diesen Klauseln kann gemäfs § 657 H.G.B. nur eine beschränkte Wirkung beigelegt werden, s. Bem. Nr. 2 zu § 657.

Die Haftung endet mit der Ablieferung, d. h. demjenigen Akt, durch welchen das Schiff die Gewahrsam mit Einwilligung des Empfängers oder durch gesetzlich gestattete Hinterlegung aufgiebt. Das Schiff darf nicht die Waren einfach an das Land setzen und durch Benachrichtigung des Empfängers diesem zur Verfügung stellen, vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. II S. 252, VIII S. 294, R.G. in Seufferts Arch. Bd. 51 Nr. 284[2]). Der Regel nach fällt die Ablieferung mit der Übernahme durch den Empfänger oder dessen Vertreter zusammen, welche sich schon im Schiff vollziehen kann, wenn der Empfänger selbst die Ausladung und Löschung nach besonderer Abrede besorgt (vgl. den Fall Hans. XI Nr. 99). Diese Regel hat aber Ausnahmen:

a. kraft Gesetzes im Fall der Säumigkeit des Empfängers nach den Regeln der §§ 601, 604. Die Hinterlegung der Ware hat in diesem Fall alle Wirkungen der Ablieferung und auch der Übernahme im Sinne der §§ 608, 609, s. Bem. Nr. 4 zu § 601;

b. kraft Klausel: In dieser Beziehung kommen (abgesehen von den obigen, Beschädigungen am Land u. s. w. betreffenden) zunächst diejenigen Klauseln des Stückgüterverkehrs in Betracht, welche dem Schiff gestatten, die Waren zu landen oder in Leichter zu werfen auf Kosten und Gefahr des Empfängers, wenn derselbe nicht unverzüglich nach Ankunft des Schiffes abnimmt (siehe den Wortlaut in N. 1 zu § 604). Bei diesen Klauseln haftet das Schiff, wenn es dem sofort sich meldenden Empfänger nicht ausliefert und trotzdem landet, wie sonst. Meldet er sich aber nicht, so haftet das Schiff nur für Schäden, welche schuldhaft bei der Landung vorkommen, ferner auch für Sorgfalt bei der Auswahl der Leichter und der Mittelspersonen, denen die Waren am Lande anvertraut werden. Im übrigen aber hört die Haftpflicht auf, sobald die Waren sich in den Händen und unter Verantwortlichkeit der hiernach bestimmten dritten Personen befinden, H.G.Z. III N. 115 Nr. 33, VII Nr. 197, Hans. XVII Nr. 99, vgl. oben S. 180 zu a. Weiter gehen noch die, namentlich im Verkehr mit Ländern (z. B. Südamerika), wo in Zollhäuser entlöscht werden

2) In Nordamerika wird abweichend angenommen, dafs es der Regel nach genügt, wenn die Ladung an Land auf eine geeignete Werft entlöscht wird und davon der Empfänger benachrichtigt ist. Die Haftung des Schiffs hört auf, sobald dies geschehen ist, vgl. Parsons I p. 222 ff., Desty § 244.

mufs, üblichen, aber auch bei Löschung am Quai vorkommenden (H.G.Z. XI Nr. 148) Klauseln, wonach die Löschung von Agenten der Reederei auf Gefahr und Kosten der Empfänger dergestalt geschieht, dafs die Haftung aufhört, sobald die Ware das Schiff verläfst[3]). Bei diesen Klauseln geschieht die Ablieferung im Sinne des § 606 an die Agenten des Reeders, vgl. H.G.Z. X Nr. 202, XI Nr. 148, XII Nr. 132, Hans. III Nr. 93, XVIII Nr. 23 und das auf der deutschen Klausel in N. 3 basierte Urteil des Reichsgerichts vom 21. September 1895, Seufferts Archiv Bd. 51, Nr. 284, welches jedoch insofern Bedenken erregt, als anscheinend die Benachrichtigung des Empfängers (Anzeige von der Ankunft des Guts, um darüber verfügen zu können) zur notwendigen Voraussetzung der „Ablieferung" gemacht wird. In Wahrheit ist eine solche nicht Voraussetzung der „Ablieferung", sondern nur einer sich daran schliefsenden „Hinterlegung" des Guts im Sinne der §§ 601 und 604 (vgl. § 601 Bem. Nr. 1 und § 604 Bem. Nr. 3). Es konnte in jenem Fall auch ohne die ergangene öffentliche Bekanntmachung an den Agenten „abgeliefert" werden, aber dieser konnte nicht ohne dieselbe die Güter mit der Wirkung einer „Hinterlegung" unter Zollverschlufs bringen. Endlich gehören hierher Klauseln, welche im Fall von Quarantänen, Blockade, Embargo u. s. w. die Ablieferung in Depots und anderen Gewahrsam Dritter gestatten unter blofser Benachrichtigung des Empfängers (vgl. Hamburger Regeln IX und X). Die „Ablieferung" in allen diesen Fällen hat aber nicht die Wirkung einer Übernahme im Sinne der §§ 608, 609 H.G.B., H.G.Z. XI Nr. 248; Hans. XVIII Nr. 102. Das Ladungsgut bleibt zur Verfügung des Schiffs, dieses verweist den Empfänger nur in betreff der seit der „Ablieferung" entstandenen Verluste und Schäden an den Dritten, in dessen Hände man das Gut legte, der direkt (nicht nur durch Cession des Verfrachters, wie Hans. XVIII Nr. 23 angenommen wird) haftet. Diesem gegenüber gelten für die Gefahrenhaftung seit seiner Besitznahme die Fracht- und Konnossementsbedingungen ohne besondere Klausel nicht, er ist Verwahrer beziehentlich Spediteur oder Frachtführer für Rechnung des Empfängers, der ihm schiffsseitig als solcher bezeichnet wird und an den auszuliefern er schiffsseitig angewiesen wird. Durch die Klausel wurde das Schiff ermächtigt, ihm für den Empfänger solche Aufträge zu erteilen. Der Anspruch des Empfängers auf Auslieferung als solche

---

3) Z. B.: „*to be delivered from the ships deck (where the ships responsibility shall cease) the goods to be discharged by the agent of the owner of the vessel at the shippers or consignees risk and expense, after the leave the ships deck.*" In den Fällen Hans. IX Nr. 20, 25 ist der erste Teil dieser Klausel kombiniert mit der Klausel *immediately* etc. Ähnlich in dem Fall Bolze XXI Nr. 454. Klausel der „deutschen Dampfschiffsreederei" in Hamburg (Kingsin-Linien): „vom Deck des Dampfschiffs (wo die Verantwortlichkeit des Schiffs erlischt) abzuliefern," „die Güter sind zu löschen, sobald das Schiff fertig zum Entlöschen ist . . . und wird deren Landung durch den Kapitän oder Agenten für Rechnung und Gefahr der Eigentümer geschehen."

richtet sich also immer noch gegen das Schiff, bis dieses die Ware freistellt. Wird der Dritte direkt von dem Empfänger belangt, so steht ihm das Recht zu, in dem § 76 (alte Fassung § 73) C.P.O. vorgeschriebenen Wege seine Entlassung aus dem Prozefs zu erwirken. Wird auf Anweisung des Schiffs an einen unrichtigen Empfänger ausgeliefert, so hat der richtige Empfänger gegen den dritten Verwahrer keinen Anspruch, sondern nur gegen das Schiff, vgl. R.G.Entsch. Bd. XXXII Nr. 6 und Bd. XXXIX Nr. 37, vgl. oben S. 180 zu b. Wie jedoch, falls ein Quai oder Dock der Dritte ist, aufserdem dem Empfänger direkte Ansprüche gegen denselben durch die Regulative gegeben werden können, was speciell in Hamburg geschehen, s. N. 4 unter B zu § 588, S. 180 zu a.

c. Auch ohne besondere Klausel unterwerfen sich die Kontrahenten bei verabredeter oder üblicher Löschung am Quai dessen Regulativen, so dafs auch in diesem Falle die Ablieferung durch Landung am Quai und Aushändigung an dessen Angestellte geschieht, falls die Regulative bestimmen, dafs die Gefahrenhaftung des Schiffs mit dieser zu Ende ist, vgl. N. 4 unter B zu § 588, N. 2 a. E. zu § 604 in betreff des englischen Rechts.

d. Bei den Durchgangskonnossementen, aus denen der Aussteller nur für seine Strecke haftet, geschieht die Ablieferung an den nachfolgenden Transportführer oder andere Personen, während die Übernahme (§§ 608, 609) auch hier erst mit der Auslieferung am Bestimmungsort sich vollzieht, vgl. Bem. Nr. 6 c zu § 556, Bem. Nr. 1 zu § 608.

3. a. „Verlust" liegt stets vor, wenn der Frachtführer, gleichgültig aus welchem Grunde, nicht im stande ist, das angenommene Ladungsgut abzuliefern, also auch z. B. im Fall einer gemäfs § 535 erfolgten Veräufserung seitens des Schiffers während der Reise (vgl. jedoch Bem. Nr. 2 zu § 611 und Bem. Nr. 5 zu § 617), im Fall der Vertauschung des Guts oder Ablieferung an einen Dritten, von dem es nicht wieder zu erlangen ist, vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. IV S. 14, Bd. VIII S. 331, 332, Bd. XV S. 28 ff., Hans. XIV Nr. 78[3a], Eger, Frachtrecht I S. 228. In allen diesen Fällen mufs der Verfrachter, um die Haftung abzuwenden, sich exkulpieren.

b. Um die Identität der abgeladenen oder angelieferten Kollis festzustellen, ist es durchweg üblich, dieselben

---

3a) Durchfrachtgut Jamaica-Newyork-Hamburg wird in Newyork statt direkt nach Hamburg zunächst nach Southampton weiter verladen. Da die fälligen direkten Dampfer es nicht bringen, kann der Empfänger es als verloren ansehen und aus Art. 612 (§ 611) auf Ersatz klagen. — In allen diesen Fällen ist es Sache des Verfrachters, das abhanden gekommene Gut wieder zur Stelle zu bringen. Geschieht dies, so haftet er bei rechtswidriger Verladung in fremde Schiffe nur für den entstandenen Schaden, vgl. § 565. Ist aber schon am Ort der Abladung nicht in das Schiff verladen, welches Konnossement gezeichnet hat, so ergiebt sich nicht ein Anspruch aus §§ 606, 611, sondern aus § 651, vgl. Bem. Nr. 2 zu § 651 und oben Bem. Nr. 1b.

mit bestimmten Merkzeichen (vgl. § 643 Nr. 7) zu versehen, die entweder in Buchstaben, Nummern, Worten (Adresse des Empfängers) oder sonstigen Zeichen („Schnitt im Schwanz" bei Häuten, angehängten Blechmarken u. s. w.) bestehen. Diese Merkzeichen sind nicht mit der in § 652 erwähnten „Bezeichnung" des Guts, d. h. Kennzeichnung desselben nach Art, Gattung und Beschaffenheit zu verwechseln, vgl. Schlodtmann, Goldschmidts Zeitschr. Bd. 21 S. 406 ff. und Bem. zu § 652. Sie sind ihrer Natur nach nur Beweismittel. Stimmen infolge eines Versehens die Merkzeichen, welche auf den abgeladenen Kollis stehen, nicht mit den Zeichen überein, welche in die Empfangsscheine oder Konnossemente übertragen sind, so gewinnt weder der Ablader noch der Empfänger dadurch das Recht, zu erklären, daſs das ihm auszuliefernde Ladungsgut in „Verlust" geraten sei. Auch der dritte Inhaber des Konnossements darf nicht Ansprüche auf das Interesse wie im Fall einer Nichtabladung erheben, vgl. Bem. Nr. 2 zu § 651. Sie haben nur Anspruch auf Auslieferung des wirklich von dem Verfrachter übernommenen Guts. Die rechtliche Folge des Versehens ist lediglich eine Erschwerung des Beweises für den Verfrachter. An sich hat nämlich der Empfänger zu beweisen, welche individuell von anderen verschiedenen Kollis angeliefert sind, der Verfrachter, daſs die Kollis, deren Auslieferung er anbietet, identisch sind mit jenen, vgl. Prot. S. 2269, 2277, R.O.H.G.Entsch. III S. 25. Der Empfänger führt aber durch den Empfangsschein beziehentlich das Konnossement den Beweis der Anlieferung von Kollis mit den in den Scheinen notierten Merkzeichen. Verfrachter muſs dem gegenüber durch Zeugen oder sonstige Beweismittel darthun, daſs die wirklich (beziehentlich auf das Konnossement) ihm angelieferten Kollis ganz dieselben sind, als die er anbietet, obwohl diese andere Merkzeichen tragen. Dieselbe rechtliche Sachlage ergiebt sich, wenn ursprünglich die Merkzeichen übereinstimmten, aber auf den Kollis unterwegs verschwunden oder unleserlich geworden sind. Auſserdem können in beiden Fällen auch positive Schäden entstehen, wenn nämlich infolge der unrichtigen oder unleserlichen Merkzeichen die Kollis falsch (z. B. in einem Zwischenhafen statt im Endhafen) ausgeladen oder an eine unrichtige Adresse abgeliefert sind und dadurch die spätere Ablieferung an den richtigen Adressaten verzögert ist oder wenn bei mehreren Empfängern dadurch eine Vermischung ihrer Güter entsteht (unten c). In allen diesen Fällen ist, wenn ein Verschulden vorliegt (die unrichtige Eintragung in die Konnossemente wird man der Regel nach dafür halten), dem Empfänger ein besonderer Ersatzanspruch gegeben (vgl. unten d). Gegen diese Gefahren suchen sich die Reeder durch folgende und ähnliche Klauseln zu schützen, „Marken und Nummern unbekannt" und „nicht verantwortlich für Unregelmäſsigkeiten in der Ablieferung durch Auslöschen oder Abfallen der Marken oder Zeichen" (welche nicht wie Klauseln in betreff der Quantität und Qualität

in Konnossementen nur beschränkt zulässig sind, vgl. Bem. Nr. 5 zu § 652). Die Wirkung der ersten Klausel ist die, dafs die Marken und Nummern gegen den Verfrachter nicht als Beweismittel gelten. Der Empfänger mufs also nunmehr beweisen, dafs andere Kollis (namentlich mit den in den Konnossementen stehenden Marken) angeliefert sind, wenn er die ihm vom Verfrachter offerierten Kollis zurückweist, weil dieselben andere oder keine Zeichen tragen oder dafs überhaupt keine Ladung auf das Konnossement abgeladen ist, vgl. Bem. Nr. 2 zu § 651; die Wirkung der zweiten Klausel ist der Ausschlufs der bezeichneten Ansprüche[4]).

c. Bei einer Mehrzahl von Empfängern kann eine Vermischung für sie bestimmter Güter dadurch entstehen, dafs loses Gut (z. B. Getreide) durcheinander läuft oder durch Bersten der Säcke, Undichtwerden der Scheidungen, Reifsen der Ballen und Verpackungen oder dadurch, dafs bei gleichartigen Waren die Merkzeichen der für die Einzelnen bestimmten Kollis verschwinden oder dieselben sind, mangels anderer Trennung daher das für Jeden bestimmte nicht mehr festgestellt (identifiziert) werden kann. In solchen Fällen liegt höchstens „Beschädigung", nicht „Verlust" vor, soweit die Mischung reicht, es entsteht Miteigentum an der Mischung (§§ 947, 741 ff. B.G.B.), an welcher die Interessenten nach Verhältnis des Wertes ihres Mankos (d. h. dessen, was ihnen an gesonderter Ware fehlt) beteiligt sind, vgl. H.G.Z. VIII Nr. 8, Hans. V Nr. 5, XI Nr. 58, XII Nr. 19, XVII Nr. 67, XIX Nr. 37, XX Nr. 22, Reichsgerichts-Entsch. Bd. IV S. 40 ff.

---

4) Die hanseatische Rechtsprechung hat sich mit den im Text behandelten Fragen vielfach beschäftigt, ist aber in sich widersprechend zu keinem klaren Resultat gelangt. Zur Zeit sind die einzelnen Senate des Oberlandesgerichts (I und II) in den Urteilen vom 13. Dezember 1897 resp. 4. Juni 1898 (Hans. XIX Nr. 37 und 71) zum Teil verschiedener Ansicht. Senat I nimmt mit der hanseatischen Praxis vor Erlafs des H.G.B. an, dafs die Merkzeichen bei Konnossementen so wesentlich seien, dafs der Empfänger überhaupt Waren mit anderen Merkzeichen, wenn auch deren Abladung ihm bewiesen werde, nicht zu nehmen brauche. Dies soll aus der Skripturobligation des Konnossements folgen, speciell aus § 651. Gegen diese Gefahr schütze die Klausel. Hiergegen vgl. Bem. Nr. 2 zu § 651. Senat II nimmt dagegen mit Schlodtmann a. a. O. das Gegenteil und im wesentlichen auch in betreff der Beweislast dasselbe wie der Text an. Die Ansicht von Schlodtmann a. a. O. S. 407, dafs stets (mit und ohne Klausel) der Schiffer die Identität der Kollis, die er anbietet, mit den abgeladenen beweisen müsse, der längere Zeit die hanseatische Praxis folgte, ist dagegen von dem Senat I in obigem Urteil gründlich widerlegt. Im wesentlichen mit Senat I übereinstimmend Senat III Urt. vom 18. Februar 1899 Seufferts Archiv Bd. 54 Nr. 239 (auch Hans. XX Nr. 59). In der englischen Praxis legt man den Merkzeichen ebenfalls nur die Bedeutung eines Beweismittels bei, vgl. Legget, *Bills of lading* S. 231, 490 ff., Aspinall IX S. 33. Dagegen scheint die belgische Praxis (ähnlich wie oben O.L.G. Hamburg Senat I) das Merkzeichen für so essentiell zu halten, dafs Ablieferungen von Kollis ohne dasselbe für nicht zulässig gehalten werden und zwar trotz der Markenklauseln, vgl. Jacobs Nr. 202 und das dort cit. Urt. des Kass.Hofs zu Brüssel vom 20. November 1877.

und Urteil vom 6. Oktober 1894 in Hans. XVI Nr. 20. So lange die Aufteilung nicht geschehen, kann die Mehrheit das ganze Gut verwalten (z. B. verfügen, wohin die Ware aus dem Nothafen zu schaffen, Reichsger. a. a. O. vgl. § 745 B.G.B.). Ist der Verfrachter ohne Schuld oder durch Klausel gedeckt (s. S. 212 und §§ 657, 658), so kann er das vermischte Gut den sämtlichen Interessenten gemeinschaftlich anbieten und ihnen selbst die Teilung überlassen, Hans. XVII Nr. 67. Anderenfalls mufs er teilen, darf dem Einzelnen von der Mischung nicht mehr anbieten, als nach Verhältnis auf diesen fällt und mufs ihn entschädigen, H.G.Z. VIII Nr. 8. — Verschieden von diesen Fällen ist die ungetrennte Verladung, Gesamtverladung (Ladung *in bulk*) für mehrere Empfänger, welche namentlich bei Getreide, Kohlen, Metallen vorkommt. Hier ist von vornherein Miteigentum nach Verhältnis der Quantitätsangaben der Konnossemente vorhanden. Zeigt sich bei Auslieferung Manko gegenüber den letzteren, so verteilt sich dasselbe also *pro rata*, ebenso auch ein etwaiger Anspruch wegen Verlustes oder Beschädigung. Haben die Empfänger, welche zuerst löschen, zu viel erhalten, so haben die übrigen Ansprüche gegen die ersteren aus der Gemeinschaft (§§ 752, 753 B.G.B.), die aber ohne weiteres nicht auf Wertersatz gehen. Sie können sich aber auch an das Schiff halten und von diesem Wertersatz fordern, falls es dem Schiff nicht gelingt, von den ersten Empfängern das Zuviel zurück zu erhalten (§ 611). Das Schiff kann letzteres zurückfordern, wenn die ersten Empfänger das Mehr nur in der Annahme, dafs für die anderen der ihnen zustehende Teil übrig bleiben werde, erhalten haben, vgl. H.G.Z. XII Nr. 78, Hans. X Nr. 79, XIV Nr. 81, XX Nr. 22, B.G.B. §§ 812, 814[5]).

d. Unter „Beschädigung“ sind nur körperliche Beschädigungen, nicht irgend welche Schäden durch Verzögerung der Reise oder der Ablieferung, wie z. B. Entwertung einer der Mode oder Saison unterworfenen Ladung durch zu langen Transport zu verstehen. Bei solchen Schäden ist die Pflicht aus dem Receptum nicht verletzt, es handelt sich um besondere durch Abreden oder Nachweis eines Verschuldens

5) War das Manko also schon bekannt, als zu viel geliefert wurde, so besteht dieser Anspruch nur, wenn ausdrücklich Vorbehalte gemacht waren. War auch ein solcher nicht vorhanden, so bleibt dem Schiff nur übrig, sich die Ansprüche der anderen Empfänger abtreten zu lassen. Das Landgericht Bremen erwähnt in dem Urteil Hans. X Nr. 79, dafs dort ortsgebräuchlich ausgeliefert werde mit dem unbedingten Recht nachträglicher Ausgleichung. In Hamburg besteht ein Beschlufs des Vereins der Getreidehändler der dortigen Börse vom 7. Februar 1893, wonach die zuerst zur Empfangnahme Gelangenden voll abzüglich 1 Prozent empfangen, dann aber eventuell den späteren Empfängern in Geld Ersatz leisten müssen, vgl. Hans. XIX Nr. 13. Unzulässig ist es jedenfalls, bei einer Gesamtverladung, allen Interessenten gemeinschaftlich das Gesamtgut anzudienen und ihnen die Teilung zu überlassen, denn der Verfrachter hat sich hier zur Teilung verpflichtet.

der Reederei, ihrer Gehülfen oder der Besatzung zu begründende Ansprüche auf das volle Interesse, vgl. § 611 Bem. Nr. 1 (anders für den Landfrachtvertrag R.O.H.G.Entsch. Bd. II S. 347).

4. In betreff der Umstände, durch deren Nachweis sich der Verfrachter exkulpieren kann, unterscheiden sich das alte und das neue H.G.B. Die gesteigerte Haftpflicht aus dem Receptum, von welcher Art 607 des alten H.G.B. ausging und auch jetzt noch fremde Rechte ausgehen (s. unten S. 219 in der Note) beruht auf der Annahme einer von dem Recipienten übernommenen besonderen Obhut *(custodia)*. Kraft dieser war er nach der zuletzt bei uns herrschenden Meinung verpflichtet, die für sein Unternehmen nach dessen Verhältnissen umsichtigsten Schutzvorrichtungen und allgemeinen Anordnungen zur Abwendung von Verlusten und Schäden zu treffen, soweit solche möglich sind, ohne den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens vollständig auszuschliefsen und im gegebenen Fall für ebenso umsichtige Anwendung dieser Vorkehrungen einzustehen. Ereignisse, denen auf diese Weise nicht Widerstand geleistet werden kann, sind „höhere Gewalt“[6]). Dies ist der sogenannte relative (subjektive) Stand-

6) Vgl. Entsch. des II. Senats des Reichsgerichts vom 23. März 1888 (Entsch. Bd. 21 Nr. 4) und des I. Senats vom 22. Oktober 1892 (Bolze XV Nr. 341), sowie die dort citierten Verfasser. Die Entscheidungen des I. Senats vom 5. Januar 1887 (Entsch. Bd. 19 Nr. 10), sowie des II. Senats vom 12. Juni 1899 (Jur. Wochenschr. 1899 S. 497 Nr. 38) und dort citierte ältere Entscheidungen halten hierüber hinaus den Unternehmer (Recipienten) für verpflichtet, auch solche Zufälle zu vertreten, die sich auf diese Weise nicht abwenden lassen, aber im Verlauf des Unternehmens, als diesen eigentümlich, mehr oder minder häufig vorzukommen pflegen, auf die der Unternehmer gerüstet und gefafst sein mufs, so dafs unter „höherer Gewalt“ nur solche Zufälle zu verstehen seien, die über dieses Mafs augenscheinlich hinaus gehen. Für die Fälle des Reichshaftpflichtgesetzes mag dies zutreffend sein, aber für die Seefracht pafste dies nicht, da starke Unwetter, vor denen kein Schutz möglich ist, „mehr oder minder häufig“ auf allen Seereisen vorkommen. und es nicht in Frage gestellt werden durfte, dafs gerade diese als „höhere Gewalt“ anzusehen seien. Art. 560 und 607 Abs. 2 setzten ausdrücklich fest, dafs der Verfrachter nur Seetüchtigkeit mit aller Sorgfalt zu prästieren habe, das Gesetz lehnte also den weitergehenden Standpunkt des englischen Rechts (vgl. N. 7) ab Soweit es sich aber um die Navigation, Bewahrung des Frachtguts, Verteidigung des Schiffes u. s. w. handelt, läfst sich ein Verlustfall, der nicht entweder auf ein Verschulden der Schiffsbesatzung oder sonstiger Gehülfen des Verfrachters, für deren Versehen er unbedingt auch nach dem neuen H.G.B. haftet (vgl. Bem. Nr 3 zu § 556), oder auf höhere Gewalt zurückzuführen wäre, kaum denken, so dafs hier einfach kasuelle Zwischenfälle, für welche nach dem alten, nicht aber nach dem neuen Gesetz zu haften wäre, in Wahrheit nicht vorhanden sind. Folgende Fälle könnten Zweifel erregen: a. Schiffer oder Schiffsbesatzung werden unterwegs krank (auch geisteskrank), oder Todesfälle derselben treten ein, wodurch Schiff und Ladung in Schaden kommen; b. Diebstähle oder schädigende Handlungen, z. B. Dynamitverbrechen (Thomasuhr) der Passagiere, die mit aller Sorgfalt nicht verhütet werden konnten; c. Diebstähle oder sonstige Schadenszufügungen dritter Personen, die (ohne Anwendung von Gewalt) sich auf das Schiff schleichen; d. Verluste und Schäden, die durch unverschuldete

punkt, der besonders durch Goldschmidt und Dernburg zur Geltung gelangt ist. Erwägt man nun, dafs, abgesehen von der Seetüchtigkeit, in der That alles, was der Seefrachtverkehr an allgemeinen Einrichtungen und Vorkehrungen erfordert, völlig in den Bereich der Urteilsfähigkeit des Schiffers und der Reedereivertreter fällt und somit dann den Bedürfnissen entsprechen wird, wenn es mit der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters beschafft ist, auch das Gesetz selbst an anderer Stelle (Art. 478 — § 511) von dem Schiffer selbst nur Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers fordert, so ergiebt sich, dafs hier, abgesehen von der Seetüchtigkeit (über deren Begriff und Begrenzung zu vergleichen Bd. I S. 323 und N. 1 zu § 559, über den Unterschied der Vorschriften des alten und neuen H.G.B., dieselbe betreffend Bem. Nr. 2 zu § 559), die Neuerung des Gesetzes von geringer Bedeutung ist. Die nach dem alten Gesetz zu leistende gröfstmöglichste Umsicht sowohl in betreff allgemeiner Vorkehrungen wie im einzelnen Fall hat in der That auch gemäfs des neuen Gesetzes ein „ordentlicher Verfrachter" zu leisten. In dieser Beziehung ist den Ausführungen Exners (Grünhuts Zeitschr. Bd. 10 S. 518, 578) beizustimmen, und es ergiebt sich dies auch aus § 276 B.G.B.: „fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt aufser Acht läfst". Mit Recht sagt das Oberlandesgericht Hamburg (Hans. XVIII Nr. 90) unter Anwendung des alten H.G.B. (Art. 607): „Das Schiff hat nur darzuthun, dafs es das Maximum dessen geleistet hat, was ein ordentlicher Schiffer geleistet haben würde." Der Grundsatz, dafs danach „unverhältnismäfsiger Kosten-

---

Betriebsstörungen in den Maschinen oder sonstigen Einrichtungen des Schiffs entstehen; e. Schäden, insbesondere Brand- und Explosionsschäden, Schäden durch Gase, Dünste, chemische Einflüsse, Nässe, welche ohne Verschulden des Schiffs aus in befugter Weise verladenen fremden Waren entstehen, z. B. wenn aus der Verpackung oder den Angaben der fremden Ablader, deren gefährliche Beschaffenheit nicht erkennbar war. Exner (Grünhuts Zeitschr. Bd. 10 S. 556 ff) hält von seinem objektiven (absoluten) Standpunkt aus nach dem alten H.G.B. das Schiff in allen diesen Fällen für haftbar und zwar in den Fällen a, b, d und e, weil der Ursprung des Schadens von innen komme (in diesen Fällen folgen ihm Cosack S. 449, Staub, Kommentar zu Art. 395 Nr. 1, Gareis u. Fuchsberger S. 826 N. 1), in dem Falle c, weil hier zwar eine äufsere Ursache vorliege, aber nicht eine solche, die durch ihre Wucht und Bedeutung sich als „höhere Gewalt" charakterisiere (a. a. O. S. 556 ff, 567 ff). Von dem herrschenden subjektiven (relativen) Standpunkt aus war eine Haftung in den Fällen b und c anzunehmen, soweit durch umsichtigste Bewachung und Kontrolle solche Schäden verhütet werden konnten, aber nicht darüber hinaus, also z. B. nicht, wenn ein unverdächtiger Passagier ein unverdächtiges Gepäckstück an Bord bringt, in dem die gefährliche Thomasuhr verborgen ist, vgl. Dernburg, Grünhuts Zeitschr. Bd. 11 S. 347 ff, R.O.H.G.Entsch. Bd. VIII S. 31, XX S. 124, XXV Nr. 23, H.G.Z. XI Nr. 104, 171. Dagegen ist in den Fällen a, d und e eine Haftung ausgeschlossen, vorausgesetzt, dafs im Fall a in geeigneten Fällen, namentlich bei langen Reisen, Voraussehbarkeit von Krankheiten für Reserven gesorgt war, vgl. R.G. I S. 254. Für den Fall d ergiebt sich dies schon aus Art. 607 Abs. 2. Alles dies gilt auch nach dem neuen H.G.B.

aufwand" bei den allgemeinen Vorkehrungen des Schiffs, wie z. B. bei der Stauung, der Garnierung, nicht zu verlangen sei, wird von demselben Gerichtshof wiederholt ausgesprochen (Hans. XV Nr. 91, XVII Nr. 92, 96, XVIII Nr. 90). Alles dies ist also schon nach dem alten nicht anders wie nach dem neuen H.G.B. Das neue Gesetz giebt nur eine verständlichere Regel, die einerseits mehr geeignet ist, übertriebenen Anforderungen vorzubeugen, indem sie auf die in den Berufskreisen geltenden normalen Anschauungen verweist, andererseits aber nicht den Fortschritt abweist und nicht das Festkleben an veralteten Einrichtungen oder gar offenbaren Mifsbräuchen gutheifst (vgl. Bd. I S. 311, 312). Festzuhalten ist danach in betreff der Ausführung der Reise, dafs die Schiffahrt an sich ein gefährliches Gewerbe ist und dafs von einem Schiffer keineswegs verlangt werden kann, dafs er, wenn sein Schiff der Reise entsprechend seetüchtig und genügend ausgerüstet und bemannt ist, jeder möglichen Gefahr auszuweichen hat, sondern nur, dafs er eine solche meidet, vor welcher nach den Anschauungen seiner Berufsgenossen ein ordentlicher Schiffer zurückweicht. Danach ist z. B. zu entscheiden, ob der Schiffer bei drohendem Wetter die Fahrt unterlassen oder infolge eines solchen einen Nothafen aufsuchen mufste, ob ihn die Gefahr eines Strudels, die nur bei Eintritt besonderer Umstände erheblich ist, zurückhalten durfte u. s. w., vgl. R.O.H.G.Entsch. VIII S. 163.

Art. 607 Abs. 2 des alten H.G.B. war von der bei Antritt der Reise zu prästierenden Seetüchtigkeit (Art. 560) zu verstehen und war nötig, so lange in betreff dieser eine andersartige Haftpflicht bestand, als in betreff der übrigen Verbindlichkeiten des Verfrachters. Da das neue H.G.B. diesen Unterschied beseitigt (vgl. § 559), kam von selbst diese Specialbestimmung in Fortfall.

5. Verfrachter haftet insbesondere nicht für Schäden, die ihren Ursprung lediglich aus der Ladung des beschädigten Befrachters haben. Das alte H.G.B. nennt im Art. 607 Abs. 1 diese besonders. Nach dem neuen H.G.B. ergeben sich ganz dieselben Ausnahmen aus dem blofsen Schuldprincip (vgl. § 618 Abs. 1). Werden dem Schiffer die Güter in ungenügender Verpackung übergeben, so mufs er zur Abwendung seiner Haftung den Ablader aufmerksam machen oder selbst für bessere Verpackung sorgen, falls er sich nicht durch Klausel hiergegen sichert (vgl. unten S. 222). Zeichnet er Konnossemente, so kommen die §§ 657, 658 zur Anwendung. Aufserdem bleibt aber auch der allgemeine Grundsatz bestehen, dafs eigenes Verschulden des Abladers oder Befrachters einen Einwand gegenüber diesen (nicht gegenüber dem Konnossementsinhaber) begründet, z. B. mangelhafte, von dem Ablader selbst bewirkte Stauung (s. Bd. I S. 336), Schäden aus Beiladung, die Ablader selbst gewollt hat (Hans. VI Nr. 57), schädigende Verladung auf Deck, die der Ablader genehmigt (ebenda Bd. I S. 334), Kenntnis desselben bei Abladung von solchen Zuständen auf dem Schiff,

die — wie mangelnde Reinigung, schlechte Ausdünstung — der Ladung gefährlich werden können, vorausgesetzt, dafs Abstellung der Mängel während der Reise unmöglich oder doch nicht zu erwarten war, vgl. Urt. des Reichsgerichts vom 17. September 1898, Jur. Wochenschr. 1898 S. 577 Nr. 23, eigenes Eingreifen des Ladungsinteressenten im Fall einer Gefahr u. s. w., Einflufs der Mitschuld desselben s. § 254 B.G.B., vgl. Eger, Frachtrecht I S. 214, 285, 290. — In betreff der Schäden aus der natürlichen Beschaffenheit, darunter auch Selbstentzündung, Tod von Tieren ist zu beachten, dafs der Schiffer durch Stauung, Reinigung, Garnierung, Ventilation und sonstige geeignete im Schiffsverkehr übliche Vorkehrungen das Seinige zur Abwendung von Schäden thun mufs, §§ 513, 514 Bd. I S. 326 N. 4, S. 332 ff., vgl. Eger, Frachtrecht Bd. I S. 280, worauf in betreff der Leckage schon der Zusatz „gewöhnliche“ im Art. 607 alten H.G.B. hindeutet (vgl. hierüber Eger a. a. O. S. 289), der Verfrachter mufs also, wenn er sich damit, dafs der Schaden durch natürliche Beschaffenheit des Gutes entstanden sei, entschuldigen will, seinerseits nachweisen (unten Nr. 7), dafs in dieser Beziehung nichts versehen ist vgl. H.G.Z. I Nr. 255, II Nr. 24 in Bezug auf Schäden durch Schiffsdunst. Wie die Natur gewisser Waren, welche besondere Vorrichtungen oder besonders geeignete Schiffe erfordert, zu der Annahme stillschweigender Zusagen in dieser Beziehung führen kann, vgl. § 559 Bem. Nr. 4. Zu sehr beschränkt den Begriff der Schäden aus natürlicher Beschaffenheit das Urteil Hans. XVIII S. 223[7]).

---

7) Nach englischem Recht ist die Haftung des Verfrachters die eines *common carrier* (vgl. Abbott p. 469). Vorausgesetzt gehörige Seetüchtigkeit und Ausrüstung bei Antritt der Reise ist ein solcher befreit:

a. nach *common law* bei *Acts of god*, d. h. plötzlichen unvorhersehbaren oder zwar vorhergesehenen, aber in ihren Folgen durch keine angemessene Vorsorge abwendbaren Naturereignissen, d. h. solchen, deren Ursache weder ganz noch teilweise auf Thun eines Menschen beruht, ferner bei trotz Sorgfalt unabwendbaren Gefahren von *enemies* (Landesfeinden, des Schiffes, einschliefslich Seeräuber) und innerem Verderb aus natürlicher Beschaffenheit der Ladung, vgl. Carver p. 25;

b. laut Gesetzes (*Statutes*) bei Schäden und Verlusten von bereits in das Schiff abgeladenem Gut (*put on board*) durch Feuer und von in das Schiff abgeladenen Kostbarkeiten (Gold, Silber, Diamanten, Uhren, Juwelen oder kostbaren Steinen), deren Natur und Wert nicht als solche schriftlich deklariert sind, falls dieselben durch *robbery, embezzlement or secreting thereof* verschwinden, nur den Fall eigenen und persönlichen Verschuldens des Reeders ausgenommen sect. 502 der *Merch. act.* 1894. Diese Bestimmungen gelten nur bei britischen Schiffen.

c. soweit Klauseln besondere *exceptions* enthalten. — Der Verfrachter mufs stets die *seaworthiness* bei Antritt der Reise beweisen und einen der Ausnahmefälle seiner Haftung, vgl. Carver S. 25 ff., Hans. XIV Nr. 27, XVII Nr. 36.

Das nordamerikanische Recht ist übereinstimmend, namentlich gelten auch hier dieselben statutarischen Ausnahmen nach der *Act* von 1851 sect. 1 und 2. Es treten aber jetzt hinzu die Bestimmungen der „*Harter Act*“ von 1893 (s. im Anhang dieses Abschnitts, wo dieselben erläutert sind).

6. Klauseln zur Beschränkung der Haftung wegen Verlustes und Beschädigung sind so üblich, dafs dieselben geradezu einen festen Bestandteil unseres Frachtrechtes bilden. Über deren gesetzliche Zulässigkeit und Auslegung s. Bem. Nr. 5 zu § 559. Im Einzelnfall müssen dieselben vereinbart sein, also bei Verfrachtung im Ganzen in der Chartepartie, bei Stückgütern in den Verfrachtungsbedingungen der Reedereien stehen. Ist ersteren Falls der Vertrag nur mündlich geschlossen, so sind im Zweifel die verkehrsüblichen Klauseln als gewollt anzusehen, vgl. Jacobs Nr. 206. Läfst die Chartepartie die Wahl der zu ladenden Güter dem Befrachter offen, so ist das Schiff im Zweifel berechtigt, bei Abladung solcher Waren, bei denen besondere Klauseln üblich sind, wie z. B. bei leicht leckenden Waren „frei von Leckage“, bei leicht zerbrechlichen Waren „frei von Bruch“, diese Klauseln in die Konnossemente zu schreiben, vgl. Prot. S. 4013, Voigt, Neues Archiv Bd. I S. 498 ff. Die Klauseln sind grofsenteils zunächst im englischen Frachtverkehr ausgebildet und hängen daher vielfach mit dem englischen Recht (vgl. N. 7) und englischen Anschauungen zusammen (vgl. über das anzuwendende Recht bei ihrer Auslegung Bd. I S. 62 N. 55). Sie haben die Tendenz, die gesetzliche Haftpflicht des Verfrachters zu beschränken und erscheinen als Ausnahmen (*exceptions*) von der letzteren, als „Freizeichnung“ von einer nach dem Gesetz bestehenden Haftung. Es läfst sich unterscheiden Freizeichnung:

a. von gewissen äufseren Gefahren,
b. von gewissen Mängeln des Schiffs und dessen Zubehör und Ausrüstung, sowie der Beiladung anderer Güter und mangelhafter Packung als gefahrbringender Ursache,
c. von der Nachlässigkeit und dem Verschulden gewisser Personen in Ausübung des Schiffsdienstes als gefahrbringender Ursache,
d. von gewissen Schäden ohne Rücksicht auf die Ursache.

Gruppe a. Hierher gehören:

„Gefahren der See“, „Gefahren der Seeschiffahrt“ (*perils of navigation, perils, dangers of the sea*). Darunter fallen alle der See und Seeschiffahrt besonderen Gefahren, es ist nicht Voraussetzung, dafs die Gefahr durch Wind und Wetter, durch stärkere Erregung der Elemente oder sonstige

---

Das französische Recht und die übrigen Rechte (vgl. Frankreich Art. 230, Belgien Art. 21) ergeben im Resultat dasselbe, wie bei uns. Die „*force majeure*“ des französischen Rechts wird speciell nicht anders ausgelegt, als im Text und N. 6 geschehen, vgl. Jacobs I S. 179 ff. Skandinavien (§ 142) setzt an die Stelle „höherer Gewalt“: „Seeunglück, Aufbringung oder einen anderen Unfall, dessen Abwendung nicht in den Kräften des Schiffers oder der Mannschaft gestanden hat.“ Wenn das Schiff bei Antritt der Reise „nicht in gehörigem Zustand“ (d. h. seetüchtig und ausgerüstet) war, mufs der Reeder beweisen, dafs der Mangel aller Sorgfalt ungeachtet nicht zu entdecken war (§ 142 Abs. 2).

aufsergewöhnliche Ereignisse herbeigeführt wird. Auch die im gewöhnlichen Lauf der Dinge vorhandenen Gefahren fallen also darunter, wenn dieselben nur der Seefahrt eigentümlich sind. Es ist daher z. B. auch das Eindringen von Süfswasser aus dem Wassertank in die Ladung eine „Gefahr der See“, weil der Tank eine der Seefahrt eigentümliche Einrichtung ist (anders: Urteil des *Supreme Court of the United States* im Fall „*Carib Prince*“ 170 U. S. p. 661), ebenso die Berührung der Ladung mit Bilgenwasser infolge ungenügenden Garnierens, obwohl ersterenfalls die See nicht als Ursache mitwirkt und letzterenfalls nichts Ungewöhnliches passiert. So Urteile des Reichsgerichts vom 16. Juni 1883 Entsch. Bd. XI S. 100 ff., 8. Februar 1892 Hans. XIII Nr. 89, 25. Oktober 1893 Hans. XV Nr. 45, 7. März 1896 Hans. XVII Nr. 51 (Bolze XXII Nr. 422) und des O.L.G. Hamburg Hans. XIV Nr. 27 und XVII Nr. 51. Da Beschädigung von Seewasser stets darunter fällt, so bedarf es, wenn eine solche nachgewiesen ist, nicht mehr des Nachweises der näheren Ursache, sobald eine solche vorliegt, Hans. XVII Nr. 51. Alle durch die Bewegung des Schiffes entstandenen Schäden (Zerstofsen, Zerreifsen, Leckage, Bruch) fallen darunter. Unmittelbare Schäden durch Explosion von Dampfkesseln sind dagegen nicht darunter zu rechnen, da diese Schäden ebenso auf dem Lande vorkommen können (vgl. Abbott p. 490), anders wenn durch die Explosion mittelbar Wasserschäden entstehen. Schäden durch Rattenfrafs rechnet O.L.G. Hamburg darunter Hans. XV Nr. 86, was bedenklich erscheint, wenn nicht durch Anfressen von Wandungen Seewasser eindringt (Carver, sect. 86). Es ist nicht erforderlich, bei Berufung auf die Klausel auch zu beweisen, dafs nicht Mangel der Seetüchtigkeit oder Stauung oder sonstige Nachlässigkeit der Besatzung Grund des Schadens sei. Aber — da es sich nur um Freizeichnung von Ansprüchen aus dem Receptum handelt — so ist dem Ladungsinteressenten gestattet, seinerseits zu beweisen, dafs fehlende Seetüchtigkeit bei Antritt der Reise oder Verschulden der Besatzung die Ursache des Schadens sei und danach Ersatz zu beanspruchen, Hans. XV Nr. 26, 45, XVII Nr. 51. Siehe jedoch unten S. 221. Die Klausel erstreckt ihre Wirkung auf die ganze Reise vom Beginn der Ladung bis zur beendeten Entlöschung, also einschliefslich von Vorfällen im Ablade- und Bestimmungshafen, R.G.Entsch. Bd. 11 S. 100 ff., Hans. XIII Nr. 89, XV Nr. 26, XVI Nr. 35, und auf Flufsgebieten und Kanälen, welche das Schiff bis zum Hafen (oder vom Hafen aus) durchfahren mufs, wie z. B. von Cuxhaven nach Hamburg, was häufig durch den besonderen Zusatz „Kanälen und Flüssen“ noch klargestellt wird.

„Seeunfälle“, „Unfälle der Schiffahrt“ (*accidents of sea, accidents of navigation*) bezeichnen gröfstenteils dasselbe wie „Gefahren der See“, jedoch mit dem Unterschied, dafs der Bedeutung des Wortes „Unfall“ gemäfs nur aufsergewöhnliche, nicht vorherzusehende Ereignisse darunter fallen. Ein Ereignis, das

lediglich Folge mangelnder Seetüchtigkeit, Ausrüstung und Reinigung des Schiffs bei Antritt der Reise war, fällt nicht darunter, vgl. § 559 N. 10 (O.L.G. Hamburg Hans. XV Nr. 91). Häufig werden noch einzelne Seeunfälle, wie „Kollision, Strandung, Seeräuber“, besonders hervorgehoben [8]).

„Unfälle jeder Art“ (*accidents of whatsoever kind*) befassen alle Unfälle der Reise, auch wenn dieselben nicht der Seereise als solche eigentümlich sind. Einzelne, wie z. B. Feuer, Feinde, d. h. Landesfeinde der Schiffsheimat (also nicht Schäden durch Kriegskontrebande in freiem Schiff), Arrest und Verfügungen von hoher Hand, werden häufig besonders erwähnt. Wegen des Einflusses des Verschuldens der Besatzung gilt bei allen „Unfällen“ dasselbe wie bei „Gefahren der See“, vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. 25 Nr. 23 und Bd. 20 S. 122, Hans. XII Nr. 66, Goldschmidts Zeitschr. III S. 116, Seufferts Arch. Bd. II Nr. 180. Hier wie dort wird aber oft auch für den Fall eines bewiesenen Verschuldens der Besatzung jede Haftung durch einen besonderen Zusatz ausgeschlossen, z. B.:

> „selbst wenn der dadurch entstandene Schaden oder Verlust auf irgend eine rechtswidrige Handlung, einen Fehler, eine Nachlässigkeit oder einen Irrtum des Lotsen, des Schiffers, der Seeleute oder anderer Angestellter des Reeders zurückzuführen ist.“

Nicht unter diese Klauseln fallen Diebstähle, sei es der Mannschaft, der Passagiere oder dritter Personen. Diese werden aber häufig besonders ausgenommen. Die englische Klausel „*thieves and robbers excepted*“ befreit nicht von der Haftung für Diebstähle der Mannschaft und Passagiere oder anderer Personen, die mit dem Schiff in Verbindung stehen (*belonging to the ship*), vgl. Carver, sect. 94, Hans. XX S. 70. Dasselbe ist auch bei uns an-

---

8) Die englische Auffassung der Klausel unterscheidet nicht *perils* (*dangers*) und *accidents of sea and navigation*. Beide bezeichnen zufällige erweislich nicht verschuldete Verluste und Schäden, durch die der See eigentümlichen Gefahren „*which could not be foreseen as one of the ordinary consequences of the voyage*“. „*The losses, need not to be extraordinary, in the sense of arising from causes, which are uncommon. Rough seas . . . are common incidents of a voyage. But damage arising from them . . . is within the exception, if there has been no want of reasonable care and skill in fitting out the ship and managing (navigating) her.*“ Carver, sect. 87, vgl Hans. XIV Nr. 27, XV Nr. 45, XVII Nr. 51. Die englische Klausel reicht also nicht weiter, wie bei uns das Gesetz. „*Navigation*“ im Sinne der Klausel wird bezogen auf Unfälle beim Laden, vgl. den Fall Davidson c./a Burnand und auch während des Löschens, wenn das Schiff zu diesem Zweck nicht an Land, sondern auf dem Wasser (bei Löschung in Leichter) befestigt ist, Lauris c./a Douglas bei Carver, sect. 91, Legget, *Bills of Lading* p. 487, während nach der Entscheidung *des court of appeal* im Fall „*Accomac*“ die „*navigation*“ im Sinne aller Klauseln dann zu Ende ist, wenn das Schiff *finally and intentionally was moored in dock*, wenn es also einen Löschplatz am Land erreicht hat und dort befestigt ist. Ohne den Zusatz „*navigation*“ erstreckt sich die Klausel anscheinend nur auf Unfälle in offenem Wasser (nicht Häfen und Docks), und ohne den Zusatz „*Rivers*“ nicht auf die Fahrt in den Flüssen, vgl. Carver, sect. 84.

zunehmen, wenn die Klausel nicht bestimmt auf Diebstähle solcher Personen erstreckt wird (and. Mein. Landgericht Hamburg in betreff der Diebstähle von Passagieren, Hans. XX S. 73). In betreff der Diebstähle der Mannschaft vgl. Gruppe c.

Gruppe b. Hierher gehören z. B.:

„Schäden und Verluste durch Explosion, Platzen von Dampfkesseln oder Rohrleitungen, Brechen von Schaften oder irgend einem verborgenen Fehler am Schiff oder an den Maschinen." Die ähnliche englische Klausel s. in N. 10 zu § 559. Die Klausel hat die Wirkung, dafs Verfrachter nur dann haftet, wenn ihm erkennbare Seeuntüchtigkeit bei Antritt der Reise (z. B. Undichtigkeit des späteren geplatzten Rohres) oder ein Verschulden der Besatzung bei der Handhabung bewiesen wird. Letzteres fällt nur dann fort, wenn durch relative oder absolute Nachlässigkeitsklausel (s. Gruppe c) die Haftung weiter beschränkt ist. Unter „Maschinen" *(machinery)* versteht man in England nur *„the machinery by which the vessel is propelled"*, Legget, *Bills of lading* p. 355, bei uns auch andere Geräte, z. B. die zum Laden und Löschen benutzten Vorrichtungen und Ketten (so O.L.G. Hamburg und Reichsgericht Hans. XI Nr. 99, XII Nr. 81). Ferner gehört hierher Freizeichnung der „Schäden aus der Berührung mit oder der Ausdünstung *(sweating)* von anderen Gütern", die ebenfalls an sich nicht bei nachgewiesenem Verschulden schützt, vgl. H.G.Z VIII Nr. 10, 153, Hans. VIII Nr. 27, XIII Nr. 95; ferner von „Schäden aus mangelhafter Packung", die nach § 658 nicht schützt, wenn dieser Mangel äufserlich erkennbar war und nicht im Konnossement bemerkt wurde, ferner an sich nicht bei nachgewiesenem Verschulden.

Gruppe c:

Die Nachlässigkeitsklausel ist verschieden im Gebrauch, bald nur in der Art, dafs dieselbe (s. S. 221 und Hamburger Regel I im Anhang) die Befreiung von Haftung für andere besonders genannte Gefahren oder Schäden (Gruppe a und b) auch für den Fall des Verschuldens der Angestellten ausspricht (relative Nachlässigkeitsklausel), bald in der Art, dafs allgemein die Haftung für Schäden und Verluste abgelehnt wird, welche in einem bestimmten Verschulden ihren Grund haben (absolute, allgemeine Nachlässigkeitsklausel), z. B. Hans. XVIII Nr. 62:

> *„not answerable for any act, neglect, error in judgment or default whatsoever of pilots, masters, mariners (engineers, stevedores or others) in the employment and navigation of the ship"* oder mit Fehlen der eingeklammerten Worte,

oder mit dem Schlufs:

> *„in the navigation or management of the ship"* (Asp. VII p. 309) oder *„in navigating the ship or otherwise"* (Hans. X Nr. 37, Asp. VIII p. 64), vgl. auch H.G.Z. XI Nr. 120/183, Hans. VI Nr. 28, XIII Nr. 95, R.G.Entsch. Bd. 25 S. 107.

Die Klausel schützt jedenfalls nur vor den Folgen von Fehlern auf dem nautischen und technischen Gebiet und in betreff der unmittelbaren Obsorge für die Ladung, nicht vor der Vertretung fahrlässiger Unrichtigkeit des Konnossements (in welcher Beziehung gesetzlich eine Ablehnung der Haftung überhaupt nur beschränkt zulässig ist, vgl. § 651 Bem. Nr. 5 und §§ 654, 655, 658), Hans. VI Nr. 28, noch für die Vertretung von Versehen bei Abschlufs von Verträgen, Hans. XVIII Nr. 87, auch nicht gegen die Folgen von Verträgen mit Dritten, die dem Frachtvertrag widerstreiten (vgl. Bem. Nr. 2 zu § 556, namentlich N. 4 und 5). Während in England die Stauung und Garnierung nicht als Teil der *navigation* (Schiffahrt) oder *management of the ship* (welche die Handlungen mit befafst, die unmittelbar im Interesse des Schiffes und nur mittelbar auch im Interesse der Ladung vor Antritt der Reise, im Lauf der letzteren und während der Entlöschung geschehen, vgl. Aspinall VII p. 309, VIII p 220 ff.) angesehen werden, daher Mängel derselben nur dann in die Klausel fallen, wenn dieselben besonders erwähnt sind und bei dem Zusatz „*or otherwise*", ist unsere Rechtsprechung geneigt, den Begriff der *navigation* (Schiffahrt) nicht so eng zu fassen, vielmehr auf den ganzen nautischen Betrieb einschliefslich Stauung und Garnierung zu beziehen, vgl. R.G.Entsch. Bd. 11 S. 106 ff., Urt. des Reichsgerichts vom 6. Februar 1889 in Hans. X Nr. 37, R.G.Entsch Bd. 25 S. 107 (anders O.L.G. Hamburg Hans. XVIII Nr. 62), so dafs also Fehler des Schiffers bei der Stauung und Garnierung auch bei der engsten Form darunter fallen würden[9]). Die Klausel schützt nie

---

9) Das Reichsgericht hat jedoch noch nicht positiv in einem von den englischen Entscheidungen abweichenden Sinn entschieden, da in dem ersteren Fall die Stauung nicht in Frage war, in den beiden anderen Fällen „*or otherwise*" hinzugefügt war. Da die citierten neueren englischen Entscheidungen und auch das amerikanische Gesetz vom 13. Februar 1893 (vgl. sect. 1 und 3, dazu Aspinall VII p. 220 ff.) offenbar die unmittelbare Sorge um die Ladung (darunter Stauung und Garnierung) von der *navigation* und *management of the vessel* unterscheiden, so ist es wünschenswert, dafs dies auch bei uns nicht anders verstanden werde. Es ist jedoch N. 3 zu § 559 zu vergleichen, wonach unter Umständen auch Fehler der Stauung zu einem Fehlen der *seeworthiness* (nicht der Seetüchtigkeit in unserem Sinn) führen und deshalb nicht unter die Klausel fallen können. — Ist die Stauung selbständigen Stauern übertragen, so gehören Fehler derselben nach englischer Auffassung nicht unter die Klausel, wenn nicht entweder die Stauer besonders oder generell alle Gehülfen des Reeders erwähnt sind, Aspin. IV p. 182, VII p. 310. Sind also nur der Schiffer oder die Seeleute erwähnt, so ist eine Berufung auf die Klausel wegen solcher Fehler selbst dann unzulässig, wenn diese Stauer und der Schiffer beide in Schuld waren, da die Mitschuld der Stauer ausreichend ist, um den Reeder haftbar zu machen, Aspin. l. c. Dies mag auch bei uns gelten. Dagegen hat das O.L.G. Hamburg in einem Fall (Hans. XVIII Nr. 62 s. oben im Text den Wortlaut der dabei vorliegenden Klausel) m. E. mit Unrecht, selbst bei ausdrücklicher Erwähnung der Stauer, die Klausel auf Fehler derselben bei der Stauung nicht angewandt, indem das Wort „*employment*" (Betrieb) gezwungen mit „*management*" identifiziert und dadurch die eigentliche Stauung eliminiert wurde. — Zeitlich wirkt die Klausel nach unserer Auffassung vom Beginn des Ladens bis zum Ende der Entlöschung

vor Schäden aus fehlender Seetüchtigkeit bei Antritt der Reise, s. Bd. I S. 322 und N. 10 zu § 559, auch nicht im Fall einer Mitschuld des Verfrachters, vgl. Bd. I S. 224, 355.

Häufig wird auch frei gezeichnet von „Baratterie des Schiffers oder der Seeleute“. Dieselbe befaſst nach deutscher Auffassung jedes wissentlich unredliche Handeln ohne Mitschuld des Reeders, also auch Diebstähle der Besatzung, vgl. Hans. XV Nr. 48. Anders barratry nach englischer Auffassung, s. Hans. XX Nr. 27 und näheres in Bem. zu § 820.

Gruppe d. Hierher gehören die Klauseln, welche das H.G.B. bereits in den §§ 657, 658 behandelt und eine Reihe von solchen, die nicht von jeder Beschädigung, sondern gewissen Arten derselben frei zeichnen. Hierüber s. Bem. zu §§ 657, 658.

7. Die Beweislast stellt sich wie folgt: Der Empfänger hat zur Begründung seiner Klage zunächst im Fall des Verlustes nur die „Annahme“ des Guts, im Fall einer Beschädigung nur diese zu beweisen (d. h. den Zustand bei der Abladung, soweit das Konnossement dies nicht erübrigt, und den Zustand bei der Ablieferung), vgl. jedoch §§ 608, 609. Der Verfrachter hat dann in allen Fällen sich durch Beweis zu entschuldigen (exkulpieren). Er muſs zu diesem Zweck durch Verklarung (s. Bd. I S. 350, 365) oder in anderer Weise als Schadensursache von ihm nicht zu vertretende Umstände, d. h. entweder solche, welche er nach dem Gesetz nicht zu vertreten hat (s. Bem. Nr. 4 und 5), oder solche Umstände, von denen er sich frei gezeichnet hat (Bem. Nr. 6a—c), direkt oder indirekt (Ausschluſs anderer Möglichkeiten) nachweisen. Läſst sich die Schadensursache überhaupt nicht aufklären, so ist keine Exkulpation vorhanden, vgl. Jur. Wochenschr. 1898 S. 577. Bei ordnungsmäſsiger Verklarung, die Schadensursachen ergiebt, werden andere Möglichkeiten zunächst auſser Betracht bleiben (vgl. Bolze Bd. XV Nr. 542). Das Nachgewiesene muſs derart sein, daſs sich nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge Verlust oder Schaden daraus erklären läſst. Wenn es sich aber um solche Verluste und Schäden handelt, welche sich möglicherweise durch schlechte oder gesetzwidrige (vgl. Bd. I S. 333—334) oder vertragswidrige Stauung trotz der äuſseren von dem Verfrachter dargelegten Schadensursache erklären lassen, so muſs er, falls er sich nicht von Fehlern der Stauung frei gezeichnet hat oder (wie bei der Freizeichnung von „Gefahren der See“) doch von der Beweislast, auch die Ordnungsmäſsigkeit der Stauung nachweisen (vgl. Bd. I S. 337).

(der ganzen Frachtreise). Nach englischer Auffassung gilt dasselbe, wenn nicht bloſs *navigation*, sondern auch *management* erwähnt ist, Aspin. VIII p. 220. Wenn nur „*navigation*“ erwähnt wird, gilt in betreff der Zeitdauer das oben N. 8 gesagte. — Eine noch weiter gehende Klausel als die im Text erwähnte s. Hans. XV Nr. 12, wo überhaupt von jedem *wrongful act* oder Nachlässigkeit der Reeder selbst und aller Hülfspersonen frei gezeichnet ist. Auch diese Klausel ist nur auf das technische Gebiet zu beziehen (*in casu* ungesetzliche Deckladung).

Ebenso mufs der Verfrachter, soweit ihn nicht eine Klausel schützt, nachweisen, dafs sowohl von ihm selbst wie von seinen Gehülfen, insbesondere von dem Schiffer und den Seeleuten alles gethan ist, was ordnungsmäfsig zur Abwendung des Verlustes oder Schadens, d. h. sowohl der Schadensursache wie seiner unmittelbaren Folgen geschehen konnte[10]). Sofern es sich um Schäden handelt, die möglicherweise auf einen nicht seetüchtigen Zustand des Schiffes bei Antritt der Reise zurückzuführen sind (z. B. wenn Seewasser aus einem Wasserrohr in die Ladung gedrungen ist, auf eine damals schon vorhandene Undichtigkeit oder schlechte Beschaffenheit desselben), mufs er im Stückgüterverkehr auch beweisen, dafs das Schiff damals den Mangel nicht hatte oder dafs der Mangel damals nicht erkennbar war (vgl. S 101, namentlich N. 2[a]). Hat der Verfrachter sich in dieser Weise *(prima facie)* exkulpiert, so ist es nunmehr Sache des Empfängers, seinerseits Gegenbeweise zu bringen oder eine andere, d. h. eine solche Ursache nachzuweisen, die Verfrachter zu vertreten hat, also z. B. wenn eine „Gefahr der See“ (von der frei gezeichnet ist) bewiesen ist, nunmehr zu beweisen, dafs gegen das Gesetz auf Deck verladen oder schlecht gestaut war u. s. w., vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. XX S. 122, H.G.Z. II Nr. 182, V Nr. 339, VII Nr. 129, VIII Nr. 10, 133, X Nr. 31, Hans. XII Nr. 26, XIII Nr. 20, XV Nr. 48; Bolze VI Nr. 532, XV Nr. 342 und die eine Spedition betreffenden Urteile R.O.H.G. Entsch. Bd. XIX S. 216, R.G.Entsch. Bd. XV Nr. 25. Bei Verfrachtung von Schiffen im Ganzen hat Empfänger auch die Seeuntüchtigkeit zu beweisen, der Verfrachter die Nichterkennbarkeit des Mangels (vgl. S. 101). Behauptet der Ladungsinteressent ausdrücklich, dafs der Verlust oder Schaden auf eine bestimmte Ursache zurückzuführen ist, in betreff deren er den Befrachter für haftbar hält, so liegt darin der Regel nach das Zugeständnis, dafs diesen im übrigen kein Vorwurf treffe, und es kann sich somit der Verfrachter darauf beschränken, sich nach der behaupteten Richtung zu exkulpieren, z. B. es wird nur behauptet, dafs durch Unterlassung gehöriger Ventilation die Ware verdorben oder dadurch, dafs dieselbe ohne Genehmigung auf Deck verladen war (vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd VIII Nr. 200, XII S. 385, XIX S. 216 in betreff der ähnlichen Haftung des Spediteurs).

Schäden durch Unterlassung von Mafsregeln, die der Schiffer nach Eintritt des Schadens im Interesse der Ladung vorzunehmen hatte (§ 535), begründen Ansprüche, deren Grund und Umfang

---

10) Wird der Schiffer in Anspruch genommen, so mufs ihm ein Verschulden nachgewiesen werden (vgl. Bd I S. 317), der Verfrachter mufs dagegen, um sich zu exkulpieren, die Nichtschuld des Schiffers und der Besatzung beweisen, soweit sich nicht infolge von Klauseln (Bem. Nr. 6) die Beweislast umkehrt oder (infolge der Negligenzklausel) die Haftung für Verschulden fremder Personen fortfällt. Bei letztgedachter Klausel befreit der Verfrachter sich gerade durch den Nachweis, dafs der Schaden auf Nachlässigkeit der Angestellten beruht.

der Empfänger beweisen mufs, vgl. Bolze XVI Nr. 400. Soweit eine direkte Freizeichnung von Beschädigung oder gewissen Schäden (Bem. Nr. 6 Gruppe d) vorliegt, fällt die Pflicht des Verfrachters, sich zu entschuldigen, fort. In diesen Fällen mufs der Empfänger zur Begründung seiner Klage auch die Schuld (Verschulden des Verfrachters oder seiner Gehülfen, insbesondere der Besatzung) nachweisen, vgl. Näheres § 658.

§ 607.

Für Kostbarkeiten, Kunstgegenstände, Geld und Werthpapiere haftet der Verfrachter nur, wenn diese Beschaffenheit oder der Werth der Güter bei der Abladung dem Schiffer angegeben worden ist.

1. Die Vorschrift ist dem anglo-amerikanischen Recht (vgl. N. 7 S. 218) nachgebildet. Es ist nicht ausreichend, dafs der Schiffer zufällig Beschaffenheit oder Wert erfährt (Prot. S. 2299 ff., 3982). Wird nur der Wert und dieser absichtlich geringer angegeben als der wahre Wert, so ist keine gesetzliche Angabe vorhanden, denn hochwertige Waren sind gröfseren Gefahren ausgesetzt (Entwendungen durch Wissende). Doch wird es genügen, wenn der Wert deklariert wird, den der Versender, der die Beschaffenheit kennt, in gutem Glauben für richtig hält. Nur wird diesem dann nicht zu gestatten sein, später einen höheren Wert zu fordern, Carver p. 25. Wird die Beschaffenheit richtig deklariert, so schadet eine unrichtige Wertdeklaration an sich nichts, es kann der letzteren aber eine vertragsmäfsige Beschränkung der Haftung auf den angegebenen Wert unter Umständen beigelegt werden, die — wenn im Konnossement ausgedrückt — auch gegenüber dem Empfänger gilt (vgl. Hamburger Regel IV im Anhang). Läfst sich aus der Angabe der Beschaffenheit allein nicht ersehen, dafs es sich um Kostbarkeiten, d. h. Sachen von besonders hohem Wert im Verhältnis zum Umfang oder Gewicht (v. Hahn, Komm. zu Art. 395, § 22)[1]) handelt, z. B. bei Bildern oder sonstigen Kunstwerken (R.G. Bd. XIII Nr. 14, vgl. Bolze XIV Nr. 406[b]), so wird eine ergänzende Wertangabe nötig sein, vgl. R.G. Bd. VII S. 126; Eger, Frachtrecht I S. 297. Die Angabe gegenüber dem Reeder oder einem zuständigen Reedereivertreter, der die Ware übernimmt, mufs der Angabe gegenüber dem Schiffer gleichgestellt werden.

2. Fehlt die Angabe, so haftet der Verfrachter weder aus dem Receptum, noch aus dem Frachtvertrag, und auch nicht für Verschulden des Schiffers oder der Seeleute, ebensowenig haftet solchenfalls der Schiffer nach § 512 (Prot. S. 2298). Denn der

1) O.L.G. Hamburg sieht in einem Urteil vom 16. Oktober 1891 (Hans. XII Nr. 104 und Seufferts Archiv Bd. 48 Nr. 57) billige Uhren (9 Francs per Stück) als „Kostbarkeiten" an. Dies ist bedenklich. Aber die Entscheidung ist auf Grund des § 563 gerechtfertigt. da die Uhren unrichtig (als „Spielwaren") deklariert waren, vgl. S. 123.

Sinn der Vorschrift ist der, dafs dem Verfrachter und Schiffer ein so grofses Risiko überhaupt nicht aufgebürdet werden darf, wenn sie dasselbe nicht übersehen und sich darnach einrichten können. Im Fall eines Delikts haftet also nur der, der es begeht (vgl. in betreff des Landfrachtvertrages R.O.H.G.Entsch. VIII S. 271 ff., R.G. XIII S. 38).

Auch im Fall der grofsen Haverei haben die Ladungsbeteiligten keinen Anspruch (§ 708 Nr. 3, § 723)[2]).

§ 608.

Bevor der Empfänger die Güter übernimmt, kann sowohl der Empfänger als der Schiffer, um den Zustand oder die Menge der Güter festzustellen, ihre Besichtigung durch die zuständige Behörde oder durch die zu dem Zwecke amtlich bestellten Sachverständigen bewirken lassen.

Bei diesem Verfahren ist die am Orte anwesende Gegenpartei zuzuziehen, sofern die Umstände es gestatten.

1. Durch die Bestimmungen der §§ 608 und 609 sollen die für Vorhandensein und Höhe des Schadens, für den der Verfrachter aufzukommen hat, dienlichen Grundlagen gewonnen und es soll so verhindert werden, dafs es für eine erst später entstandene (oder äufserlich sichtbar gewordene) Beschädigung in Anspruch genommen wird. Gleichzeitig soll der Schiffer auf die ihm seitens des Empfängers drohenden Entschädigungsansprüche aufmerksam gemacht und so veranlafst werden, auf Sicherung des Beweises Bedacht zu nehmen[1]). (R.O.H.G. III S. 21, XIV S. 207, Urt. des R.G. vom 10. Februar 1900, Jur. Wochenschr. 1900 S. 298, 299, Prot. S. 2301—2311, 2502 ff., 3914 ff.).

2. „Übernahme" der Güter ist verschieden von der „Ablieferung" im Sinne des § 606 (s. Bem. Nr. 2 zu § 606 und N. 4 zu § 588). Es ist nicht Übernahme vorhanden, wenn

---

2) Finnland (Art. 115) verlangt nicht blofs Deklaration, sondern auch Übergabe an den Kapitän persönlich.

1) Auch andere Seerechte haben ausdrücklich Fürsorge dafür getroffen, dafs der Verfrachter bei Ablieferung der Güter oder gleich darauf erklärt, ob der Empfänger die Güter beanstanden will resp. kann. So der franz. (Art. 435 f) und belg. *Code de comm.* (II Art. 232 f.), welche eine Entschädigungsklage des Destinatärs davon abhängig machen, dafs vor der Empfangnahme der Güter oder spätestens 24 Stunden nach derselben Protest erhoben ist; Chile, Türkei, Ägypten haben weitere Fristen für diese Proteste; ferner das holländische H.G.B. (Art. 493—495), welches einen Antrag auf gerichtliche Besichtigung des Guts und Abschätzung des Schadens seitens des Schiffers wie des Empfängers vor oder bei der Entlöschung, unter bestimmten Voraussetzungen seitens des Empfängers noch innerhalb 48 Stunden nach der Ablieferung zuläfst; jedoch bei erkennbaren Schäden Besichtigung vor der Empfangnahme fordert (Art. 746), das finnländische Seegesetz, dessen Art. 116 Anzeige binnen 48 Stunden und Besichtigung fordert. In England Nordamerika, Skandinavien, Spanien, Portugal fehlen ähnliche Vorschriften. Japan (Art. 348, 619) fordert Anzeige binnen zwei Wochen seit der Ablieferung, mit Ausnahme böswilliger Schäden.

nach dem Frachtvertrag an andere Personen „abgeliefert" wird, als den Empfänger (vgl. § 614 Bem. Nr. 1), selbst und direkt von ihm beauftragte Personen, wie z. B. Spediteure, also namentlich nicht bei der Ablieferung an die Angestellteu eines Quai oder Dock, wenn dieselben nicht von ihm Auftrag haben, H.G.Z. II Nr. 120, XI Nr. 148, Hans. XVI Nr. 116.

Ebensowenig bei Durchfrachten im Fall der Ablieferung des Durchverfrachters an einem Zwischenplatz zu Händen eines weiteren Transportunternehmers [1a]).

In solchen Fällen findet die Übernahme erst dann statt, wenn der Empfänger selbst oder durch Vertreter aus der Hand dieser dritten Mittelspersonen die Ware erhält. Aber es ist auch nicht jede Auslieferung an eine von dem Empfänger selbst gesandte Person und Empfangnahme seitens dieser „Übernahme", sondern nur dann, wenn diese Person nach den Umständen und Gebräuchen oder nach ausdrücklicher Ordre befugt war, „über den Zustand der Güter sich zu vergewissern und darüber eine entsprechende Erklärung abzugeben" (Prot S. 3915 ff.). Eine solche Person wird in den meisten Häfen ein gewöhnlicher Leichterschiffer, der die Ladung aus dem Seeschiff für den Empfänger abholt, nicht sein. Bei dieser Art der Ablieferung ist die „Übernahme" erst vollendet, wenn die gedachte Person dem Empfänger selbst oder dessen Spediteur in seine Speicher oder Lagerplätze, oder an seine Handlungsgehülfen abliefert.

Für Bremen sind zu vergleichen die Bestimmungen der §§ 2 und 6 des Löschgesetzes (siehe Anhang des Abschnitts), wonach bei Einholung der Ladung aus den Seelöschplätzen nach Stadt Bremen zwar die „Übernahme" sich erst vollendet bei Ankunft in Bremen, sodafs dann erst die Frist des § 609 beginnt, aber doch äufserlich erkennbare Mängel schon bei der Empfangnahme am Löschplatz gerügt werden müssen (formelle Anzeige vgl. Hans. XIX Nr. 81). Über den Fall der Hinterlegung der Ware s. Bem. Nr. 4 zu § 601.

3. Eine „zuständige Behörde" im Sinne des Gesetzes bilden für Bremen die „Luken und Ladungsbesichtiger" (vgl. Bremische Verordnung vom 2. Juni 1856 und 11. November 1870 §§ 1 und 2). Diese können auch Zustand und Menge feststellen, aber es kann der Interessent zu diesem Zweck auch die Ernennung anderer merkantiler Sachverständigen beantragen (§ 9 a. a. O.). Dagegen sind in Hamburg auf Grund des Gesetzes vom 28. Mai 1886 „nautische Sachverständige" angestellt, welche nur über „Stauung und Garnierung der Ladung, über Tiefgang,

---

1a) Hat der Durchverfrachter (Aussteller des Durchgangskonnossements) selbst die Ware nicht von dem Ort der Abladung (Absendung), sondern erst von einem Zwischenplatz aus befördert, so mufs er, falls bei der Umladung sich dieselbe als beschädigt erweist, zur Wahrung von Einreden die Schäden feststellen lassen, vgl. § 556 Bem. Nr. 6 vor N. 17.

Ladefähigkeit, Ausnutzung des Laderaumes, sowie über sonstige nautische Vorkommnisse" Gutachten auszustellen haben, also hier nicht in Betracht kommen. Soweit „Behörden" nicht vorhanden, werden nach § 164 F.W.G. die Sachverständigen von dem Amtsgericht, entweder für jeden einzelnen Fall oder generell für die einzelnen Warengattungen (z. B. in Stettin) bestellt[1b].

4. Die Behörden resp. Sachverständigen haben die Besichtigung selbst vorzunehmen. Letztere ist kein leerer Formalakt. Dies spricht das Gesetz mit dürren Worten aus, ergiebt sich auch aus dem vom Gesetz hervorgehobenen Zweck der Besichtigung. Dadurch ist freilich nicht ausgeschlossen, dafs dieselben für gewisse hierbei vorkommende Verrichtungen (wie Zählen, Wägen, Messen) sich der Hülfe Anderer bedienen. „Voraussetzung ist aber dabei immer, dafs diese Verrichtungen unter ihrer Aufsicht und auf ihre Anweisung erfolgen." Auf keinen Fall dürfen sie sich darauf beschränken, lediglich die Wahrnehmungen anderer Personen zu konstatieren, es genügt nicht ein blofs äufseres Besehen, es ist eine eigene Prüfung des Zustandes oder der Menge erforderlich (Entsch. des R.O.H.G. III S. 21, XII S. 249—251).

Über das Resultat ihrer Besichtigung haben die Sachverständigen, wenn nicht ihre gerichtliche Vernehmung erfolgt § 164 F.W.G., eine Bescheinigung auszustellen; denn wenn auch das H G.B. eine solche nicht ausdrücklich verlangt[2]), so wird doch „die Bedeutung und der Wert solcher Besichtigungen durch die äufserliche Fixierung des Befundes und dessen Kundgebung an die Beteiligten bedingt, so dafs eine desfallsige Dokumentierung als ein notwendiges Annexum der Besichtigung selbst erscheint" (Entsch. des R.O.H.G. III S. 21). Einem Attest, aus dem hervorgeht, dafs die Besichtigung nicht den angegebenen Grundsätzen entspricht, ist irgend eine Beweiskraft nicht beizulegen.

Werden die Sachverständigen zu einer Zeit zugezogen, in der das, was sie sehen und feststellen sollen, noch nicht gesehen werden kann, z. B. wenn die Ladung noch im Schiff liegt, und deshalb nicht gehörig besichtigt werden kann oder so aufgestapelt liegt, dafs die notwendige Besichtigung im Einzelnen unausführbar ist, so müssen sie eine vorläufige Besichtigung vornehmen und dieselbe später, nachdem die Ware entlöscht oder gesondert ist, fortsetzen. Es ist ihre Sache, selbst hierüber die nötigen Anordnungen zu treffen. Die verschiedenen Akte der Besichtigung erscheinen

1b) Vgl. Dorner, Kommentar zu dem citierten Gesetz § 164. Ältere landesgesetzliche Vorschriften über Bestellung der Sachverständigen sind hiernach aufgehoben. Dagegen können die Landesgesetze neue „Behörden" im Sinne des § 608 creieren, da hierüber reichsgesetzlich nichts vorgeschrieben ist.

2) Die bremische Instruktion für die Luken- und Ladungsbesichtiger (§§ 8, 9, 12) macht diesen die Erteilung solcher Bescheinigungen ausdrücklich zur Pflicht.

solchen Falles rechtlich als eine einheitliche Besichtigung (Hans. XIV Nr. 29 — auch Seufferts Archiv Bd. 48 Nr. 202 — XVIII Nr. 87). Ist die Besichtigung also in diesem Sinne vor der Übernahme begonnen, so fällt dieselbe unter § 608, selbst wenn sie erst nach der Übernahme vollendet ist, und wenn die Besichtigung zwar nach der Übernahme, aber binnen der Frist des § 609, begonnen ist, so liegt eine rechtzeitig erwirkte Besichtigung vor, selbst wenn dieselbe erst nach Ablauf dieser Frist beendet ist, da das Gesetz nicht sagt, dafs sie auch vor der Übernahme oder innerhalb der Frist beendet sein soll, was auch häufig unmöglich ist (vgl. die citierten Urteile und R.O.H.G.Entsch. Bd. XIV S. 149). — Hat eine eigene und selbständige Besichtigung der Sachverständigen zwar stattgefunden, ist dieselbe aber unvollständig geblieben, so tritt der im Gesetz den Ladungsempfängern für den Fall der Unterlassung der Besichtigung angedrohte Rechtsnachteil nicht ein, da sie nur zu kontrollieren im stande sind, dafs die Sachverständigen prüfen, nicht wie sie prüfen, sie auch voraussetzen dürfen, dafs die amtlichen Sachverständigen „mit der gehörigen Sorgfalt prüfen", also namentlich auch, wenn zur eingehenden Prüfung noch weitere Vorkehrungen notwendig sind (vgl. oben), diese anordnen, endlich auch regelmäfsig das Resultat der Prüfung in Gestalt des Attestes ihnen erst später zugeht. Die Ladungsempfänger sind also namentlich nicht verpflichtet, gemäfs § 609 die Besichtigung wiederholen zu lassen, wenn vor der Übernahme gemäfs § 608 bereits eine, wenn auch unvollständige, Besichtigung stattfand (R.O.H.G. III S. 22 ff.).

5. Der Ausspruch der Sachverständigen hat nicht unbedingte und unumstöfsliche Beweiskraft (vgl. § 418 C.P.O.). Es steht daher nicht nur derjenigen Partei, gegen welche das Attest vorgebracht wird, das Recht zu, gegen den Inhalt desselben den Gegenbeweis zu führen, sondern auch der Antragsteller ist befugt, die durch das Attest beurkundete Feststellung der Sachverständigen „durch anderweitige Beweismittel" sowohl „zu ersetzen und zu verstärken, als auch zu widerlegen" (Entsch. des R.O.H.G. a. a. O., des O.A.G. zu Lübeck, in Voigts Neuem Archiv für H.G.R. IV S. 478 und des O.L.G. Hamburg Hans. XVII Nr. 58, XIV Nr. 29).

6. Der Schiffer kann ein unmittelbares Interesse zur Begründung von Ansprüchen von seiner Seite an der Feststellung der Menge der Güter haben, wenn seine Fracht nach dem ausgelieferten Quantum oder Gewicht zu zahlen ist. In solchem Fall kann er (jedoch auf Schiffskosten § 610 Abs. 1) die in § 608 verordnete Besichtigung bewirken, aber er braucht dies nicht zu thun, da er das Recht hat, auch in anderer Weise, also z. B. durch einfache Wiegeatteste seinen Beweis zu führen (R.O.H.G. Entsch. Bd. VI S. 345 ff., Bd. XI S. 244, XXI S. 198 ff.). Der Empfänger dagegen, der Ansprüche wegen Schadens oder Verlustes geltend machen will, mufs entweder vor der Über-

nahme oder binnen der Frist des § 609 die Besichtigung zur Feststellung von Menge und Zustand bewirken, da er ohne eine solche seine Ansprüche verliert. Entbehrlich wird für den Empfänger die Besichtigung nur dann, wenn nicht blofs die Thatsache des Verlustes oder des Schadens, sondern auch die Ersatzpflicht wegen desselben nach Grund und Betrag schiffsseitig anerkannt wurde (R.O.H.G.Entsch. XXI Nr. 63)[3]). Ist die Besichtigung unterblieben, so ist der Anspruch verloren, wenn derselbe nicht trotzdem später anerkannt wird. Ein Zugeständnis der Thatsache des Schadens und seines Grundes im Prozefs hat keine Wirkung, da dasselbe nur Beweismittel ist. Der Schiffer kann also trotz des Zugeständnisses solcher Thatsachen das Präjudiz der §§ 608, 609, geltend machen. R.O.H.G.Entsch. Bd. XXI S. 198 ff. Hat der Vertreter des Schiffes dem Empfänger aber versprochen, seinerseits die Besichtigung zu beantragen, so handelt er arglistig, wenn er dieselbe unterläfst, und kann die Unterlassung nicht rügen H.G.Z. VI Nr. 215. Es ist endlich auch zulässig, durch Vertrag die Bestimmungen der §§ 608, 609 H.G.B. zu beseitigen, also zu vereinbaren, dafs Empfänger durch unterlassene Festsellung seine Rechte nicht verliere vgl. Hans. XIX Nr. 78.

7. Die Zuziehung, d. h. Einladung des anwesenden Gegners (von seiten des Schiffs: Schiffers, Schiffsmaklers, Quaiverwaltung H.G.Z. I Nr. 222/223, II Nr. 120) zur Besichtigung ist eine „wesentliche Formalität", deren Verabsäumung die Besichtigung wirkungslos macht (R.O.H.G.Entsch. Bd. XI S. 245 ff.), wenn nicht etwa diese Zuziehung in der vorgeschriebenen kurzen Zeit nicht mehr möglich war und somit die „Umstände" dieselbe nicht gestattete (cit. Urteil). Wird die Besichtigung an einem späteren Tag fortgesetzt, so kann der anfängliche Mangel dadurch geheilt werden, dafs der Gegner an diesem späteren Tage zugezogen wird, wenn er dadurch ausreichende Gelegenheit erhielt, seine Rechte zu wahren. Auch kann schiffsseitig die unterlassene Zuziehung nicht gerügt werden, wenn der Schiffsvertreter schon vor der Einladung erklärt hatte, dafs er nicht Teil nehmen wolle, ebenso umgekehrt vgl. Hans. XVIII Nr. 87.

---

3) Die Gerichte in Hamburg sind geneigt, die Besichtigung auch dann nicht für nötig zu halten, wenn die Thatsache des Verlustes und Schadens unstreitig ist (was Duhn in Voigts neuem Archiv f. H.R. IV S. 480 schon für ausreichend hält) und aufserdem der Entschädigungsanspruch vor oder bei Übernahme erhoben wurde, so dafs die letztere nicht als Verzicht auf den Anspruch aufgefafst werden könne, vgl. Hans. XI Nr. 18, XIII Nr. 56 und 79. Das R.O.H.G. hat die Frage, ob in diesem Fall die Besichtigung zu entbehren, offen gehalten. Das Gesetz verlangt aber in der That die qualifizierte Art der Geltendmachung des Anspruches in der Form der Besichtigung. Das Präjudiz des § 609 trifft auch durch Protesterhebung geltend gemachte Ansprüche, und kann nur dann in Wegfall kommen, wenn durch Anerkenntnis ein neuer Anspruch geschaffen wird, welcher davon nicht betroffen wird.

§ 609*).

Ist die Besichtigung vor der Uebernahme nicht geschehen, so muſs der Empfänger spätestens am zweiten Werktage nach dem Tage der Übernahme die nachträgliche Besichtigung der Güter nach Maſsgabe des § 608 erwirken, widrigenfalls alle Ansprüche wegen Beschädigung oder theilweisen Verlustes erlöschen. Es macht keinen Unterschied, ob der Verlust oder die Beschädigung äuſserlich erkennbar war oder nicht.

Diese Vorschrift findet keine Anwendung auf solche Verluste und Beschädigungen, die durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit einer Person der Schiffsbesatzung entstanden sind.

1. Siehe Bemerkungen zu § 608, namentlich Nr. 4.

2. In der ersten Lesung beschloſs man, daſs vorbehaltlose Übernahme die Wirkung eines Verzichtes auf Ansprüche wegen Mankos oder Schadens haben solle (Prot. S. 2304 ff.). Der dafür in der zweiten Lesung (Prot. S. 3916 ff.) eingeschobene § 609 hat die Bedeutung, daſs die Übernahme selbst nicht mehr als Verzicht auf Ansprüche wegen Mankos oder Schadens gilt, wenn die Besichtigung in der gesetzlichen Frist nachgeholt wird. Diese Ansprüche werden daher auch nicht durch vorbehaltlose Quittungen auf den ausgehändigten Konnossementen abgeschnitten vgl. Hans. II Nr. 33, XI Nr. 48, XII Nr. 10 (Reichsgericht), sondern auſser durch Unterlassung der Besichtigung nur durch ausdrückliche Verzichte. — Die Frist des § 609 ist nur dann gewahrt, wenn die Besichtigung wenigstens innerhalb derselben beginnt (vgl. Bem. Nr. 4 zu § 608), nicht schon dadurch, daſs binnen der Frist ein Gerichtsbeschluſs erwirkt wird, der die Besichtigung anordnet (R.O.H.G.Entsch. XIV S. 149 ff.). Die Frist beginnt mit Ablauf des Tages der vollendeten Übernahme, d. h. nicht der einzelnen Ladungsteile, sondern des gesamten einheitlichen für denselben Empfänger bestimmten Quantums (vgl. unten Bem. Nr. 4 und 5), also wenn diese Übernahme mehrere Tage dauert, erst mit Ablauf des letzten Tages.

3. Wenn irgend möglich, wird der Empfänger Besichtigung vor der Übernahme erwirken, die dann nötigenfalls später fortgesetzt wird (Bem. Nr. 4 zu § 608). Denn eine solche nach der Übernahme hat für ihn schon immer den Nachteil, daſs er besonders nachweisen muſs, daſs die Ware, welche er vorzeigt, nach Zustand und Menge gleich ist mit der, welche er empfangen hat (Prot. S. 3919). Häufig wird die Ladung auch gleich bei der Entlöschung weiter versendet, z. B. direkt in die Eisenbahn oder andere Schiffe (Stromschiffe) verladen, oder das Abrollen in die Speicher ist so zeitraubend, daſs die kurze Frist des § 609 ver-

---

*) Art. 610 Abs. 2 des alten H.G.B. lautete abweichend:
Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf solche Verluste und Beschädigungen, die durch eine bösliche Handlungsweise einer Person der Schiffsbesatzung entstanden sind.

loren geht (vgl. Hans. XVII Nr. 58). Schwierigkeiten können nun aber dann entstehen, wenn bei gröfseren Sendungen von Stückgut oder ganzen Ladungen erst während der allmählich erfolgenden, auf mehrere Tage sich verteilenden Entlöschung ein Grund zur Besichtigung hervortritt. Betrifft der Mangel nur die Beschaffenheit einzelner Kollis und deren Inhalts, beziehentlich einzelner Ladungsteile, so genügt es freilich, wenn die beschädigten oder mangelhaften Kollis oder Ladungsteile allein bei ihrer Übernahme zurückgelegt, und dann allein während der fortdauernden Übernahme des Gesamtquantums oder binnen der Frist des § 609 besichtigt werden. Denn die Besichtigung ist nur soweit nötig, als es ihr Zweck erfordert. Handelt es sich aber um ein Fehlen in der Zahl der Kollis oder um ein Manko an Mafs und Gewicht einer einheitlichen Ladung (Gesamtquantums), so läfst sich erst, wenn die ganze Ladung aus dem Schiffe heraus und dann oder im Lauf der Entlöschung gezählt, gemessen oder verwogen ist, das Vorhandensein eines Mankos ersehen. Ist nun inzwischen das Entlöschte bereits weiter versandt oder nicht mehr von anderem Gut gesondert, so ist die Feststellung der Menge beziehentlich des Mankos durch Experten nicht mehr möglich, weil ihnen das gesamte Ladungsgut nicht mehr vorgezeigt werden kann. Um in solchem Fall sich vor Verlust seiner Ansprüche zu sichern, bietet sich dem Empfänger als absolut sicherer Weg nur der, dafs er — obwohl vor der Hand ein Manko nicht ersichtlich — dennoch, um sich zu decken, die ganze Entlöschung von vornherein durch die gesetzlichen Experten überwachen läfst. Will er dies der Kosten wegen vermeiden, so mufs er versuchen, den Schiffer zu veranlassen, mit ihm zusammen die Menge (Zahl, Mafs oder Gewicht) des allmählich zur Entlöschung gelangenden Ladungsguts successive festzustellen. Ist dies bis zur Schlufspartie geschehen, so kann — falls nun bei Entlöschung dieser das Manko erscheint — die Menge dieser Schlufspartie allein durch die gesetzlichen Experten mit der Wirkung festgestellt werden, dafs dem Empfänger sein Ersatzanspruch bleibt. Ergiebt sich während der Entlöschung früherer Partien eine Differenz zwischen der Mengeangabe des Schiffs und der des Empfängers, so mufs die so in betreff des Quantums streitige Partie ebenfalls besichtigt werden, um das gesetzliche Präjudiz zu vermeiden. Gelingt es dem Empfänger nicht, das Schiff zu einer solchen Mitwirkung bei Feststellung der Menge zu veranlassen und hat er trotzdem die sofortige Zuziehung von Experten unterlassen, so kann er sich freilich noch dadurch zu helfen suchen, dafs er — wenn nun ein Manko sich ergiebt — die Annahme der Schlufspartie ablehnt, da nur die völlige Übernahme des angebotenen Gesamtquantums das gesetzliche Präjudiz zur Folge hat, aber dem Schiff steht solchen Falles gemäfs der §§ 601, 604 das Recht der Hinterlegung der Schlufspartie in einem Lagerhaus zu, welche die Wirkung der Übernahme hat,

so daſs dann bei Unmöglichkeit nachträglicher Besichtigung des ganzen Gesamtquantums der Ersatzanspruch verloren geht[1]. Bei Stückgütern kann die Übernahme eines Gesamtquantums ferner nicht als vollendet angesehen werden, so lange die Nachlieferung fehlender Kollis noch in Aussicht gestellt wird oder Empfänger den Umständen nach solche erwarten darf. Bis dahin wird nur in Erwartung fernerer Lieferungen abgenommen. Wird nun später schiffsseitig gemeldet, daſs nichts mehr zu erwarten sei, so kann dadurch der Charakter der bisherigen Übernahme nicht geändert werden. In solchem Fall kann also das Präjudiz des § 609 überhaupt nicht eintreten, weil keine bewuſste Gesamtübernahme vorliegt[2].

4. Findet die Übernahme nicht an einem, sondern nach einander an verschiedenen, nicht in demselben Hafen belegenen Orten statt (z. B. es wird ein Teil im Vorhafen Swinemünde, der Rest in Stettin übernommen), so ist die Übernahme an jedem dieser Orte als selbständig anzusehen, da das Gesetz Besichtigung an dem Ort der Übernahme voraussetzt, Jur. Wochenschr. 1900 S. 299. Beschädigungen sind also dort festzustellen, wo sich solche bei der Übernahme zeigen. Handelt es sich um Feststellung eines Mankos an der Gesamtladung, so ergiebt sich dieselbe Rechtslage, welche für diesen Fall unter Nr. 3 erörtert ist, es muſs also die Menge an beiden Orten festgestellt werden, soweit danach Zuziehung der Experten von vornherein geboten ist.

5. Das Präjudiz tritt nicht in den Fällen des gänzlichen Verlustes (Totalverlustes) ein, da in solchen Fällen keine Besichtigung möglich ist. Im Stückgüterverkehr ist dabei jeder Ladungsteil, welcher ein von anderen gesondertes Frachtgut darstellt, als selbständig anzusehn, der Verlust eines jeden solchen selbständigen Frachtguts ist Totalverlust, selbst wenn mit diesem zusammen andere Frachtgüter auf dasselbe Konnossement verladen sind. In solchen Fällen liegt in der That eine Verbindung verschiedener Konnossemente in der-

---

1) Vgl. den Fall Hans. XIII Nr. 79, in welchem Abnahme der überdies beschädigten Schluſspartie abgelehnt wurde. Da keine Niederlegung erfolgt war, wurde in diesem Fall richtig der Verlust des Ersatzanspruches verneint.

2) Vgl. den Fall Hans. XVIII Nr. 102. Das auszuliefernde Gesamtquantum betrug 225 Ballen, davon wurden 214 Ballen geliefert und in Erwartung fernerer 11 Ballen abgenommen. Erst später stellte sich heraus, daſs diese verloren gegangen seien. Mit Recht hat deshalb das O.L.G. das Präjudiz des § 609 verneint. Hat der Empfänger das Konnossement quittiert und ausgeliefert, so wird darin das Anerkenntnis, daſs eine Gesamtübernahme stattgefunden, zu finden sein. Empfänger muſs also in solchen Fällen das Konnossement nicht ausliefern. Für Fälle dieser Art wird eine Klausel bedeutungsvoll, laut deren Ansprüche auf Ersatz von Schäden oder Manko binnen kurzer Frist „nach Ablieferung“ zu erheben sind (in dem obigen Falle „*within two days after delivery*“), denn die „Ablieferung“ ist sicher dann zu Ende, wenn das Schiff erklärt, daſs es nicht mehr liefern könne, vgl. folgende Note.

selben Urkunde vor. Das R.O.H.Gericht hat (Entsch. Bd. XI S. 35 ff., XV S. 142 ff.) in diesem Sinne als gesonderte Frachtgüter jede einzelne von mehreren auf das gleiche Konnossement verladenen Kisten anerkannt, deren jede ein anderes Merkzeichen und anderen Inhalt (verschiedene Kolonial- und Manufakturwaren) hatte. Das Reichsgericht (Urteil vom 2. Oktober 1889 I 325/89, zum Teil abgedruckt Bolze IX Nr. 367) hat auch noch bei einer Sendung von 500 Kisten desselben Inhaltes (Fensterglas), die auf dasselbe Konnossement und unter demselben Merkzeichen aber mit 500 verschiedenen fortlaufendern Nummern und ohne Angabe eines Gesamtgewichtes abgeladen waren, jede einzelne Kiste als vollständiges Ganzes angesehen. Durch Angabe eines Gesamtmafses oder Gesamtgewichtes wird eine aus mehreren Kollis (Säcken, Fässern u. s. w.) mit gleichem Inhalt und Merkzeichen bestehende Partie jedenfalls zu einem einheitlichen Frachtgut zusammengefafst (z. B. 2753 Säcke Getreide enthaltend 8571 bushels Hans. XIII. Nr. 55. 255 Sack Haselnüsse im Gewicht von 22500 kg. Hans. XVIII Nr. 102). Beispiele von Gesamtpartien auch ohne Angabe eines Gesamtmafses oder -gewichts Hans. XIII Nr. 56: 25 Sack Bohnen, Hans. XII Nr. 99: 2105 Sack Baumwollsaatkuchen „nach dem Inhalt des Konnossements in 6 selbständigen Partien“[3]).

6. Das Präjudiz des § 609 trifft alle Ansprüche des Empfängers gegen den Verfrachter wegen Beschädigung oder teilweisen Verlustes mit alleiniger Ausnahme der im Abs. 2 erwähnten, also nicht blofs aus dem Receptum, sondern auch aus den Konnossementen (soweit nicht blofse Skripturobligation vorhanden), so aus § 652 wegen unrichtiger Bezeichnung Jur. Wochenschr. 1900 S. 298 und aus § 658, ferner solche wegen kontraktlichen und aufserkontraktlichen Verschuldens der Schiffsbesatzung vgl. H.G.Z. VII Nr. 25, Hans. X Nr. 48, VIII Nr. 30, Seuff. Arch. Bd. 44 Nr. 275 (Reichsgericht 9. März 1889), aber nicht Ansprüche gegen den Schiffer selbst auf Grund der §§ 511, 512 ff., R.O.H.G.Entsch. Bd. 25 S. 193 ff., Hans. VIII Nr. 30.

3) Hans. XIX Nr. 100 will das O.L.G. I Hamburg in einem nicht revisiblen Urteil vom 6. April 1898 im Gegensatz zu der bisherigen Praxis (auch der hanseatischen Gerichte und namentlich des O.L.G II) den Begriff des „teilweisen Verlustes“ im Interesse der Bedürfnisse des Verkehrs überhaupt auf den Fall einschränken, dafs an dem Inhalt oder Volumen (Mafs oder Gewicht) des einzelnen Kollis (Sack Ballen, Kiste, Fafs) etwas fehlt, also nicht anwenden, wenn an der Zahl der Kollis eines Gesamtguts, anscheinend auch nicht, wenn an dem Mafs oder Gewicht einer losen Ladung (Getreide u. s. w.) etwas fehlt. Diese Entscheidung ist *de lege lata* nicht zu billigen. *De lege ferenda* ist zu erwägen, ob in solchem Fall nicht an Stelle der Besichtigung ein einfacher Protest in bestimmter Form zu setzen sei, wodurch am besten die allerdings durch die jetzige Vorschrift entstehenden Schwierigkeiten (Text Nr. 3) vermieden würden. Dafs Empfänger jedenfalls die Beweislast haben müssen, wenn sie die Ladung nicht zur nochmaligen Durchzählung oder Durchwiegung darbieten, erkennt das O.L.G. in jener Entscheidung an.

Bösliche Handlungsweise im Sinne des Art. 610 alten H.G.B. liegt dann vor, „wenn die Beschädigung die notwendige und dem Thäter erkennbare Folge der von ihm gewollten Handlung" war, R.G.Entsch. I S. 38 in Fällen „frevelhaften Mutwillens, der sich der Folgen seines Handelns bewufst ist." R.G. in den „Eisenbahnrechtlichen Entscheidungen" I S. 22 ff., I S. 40 ff. und die reichhaltige von Eger, Frachtrecht I S. 354 ff. mitgeteilte Praxis vgl. H.G.Z. VIII Nr. 174 (nicht bösliche Handlungsweise bei Schwinden infolge widerrechtlicher Umladung). Wenn der Schiffer in solcher Weise gegen klare, durch Konnossement übernommene Verpflichtung handelt, so liegt bösliche Handlungsweise gegenüber dem Inhaber des letzteren selbst dann vor, wenn dieses Handeln gegenüber dem Befrachter gerechtfertigt war R.G.Entsch. I S. 38[4]). Das neue H.G.B. setzt an die Stelle der „böslichen Handlungsweise" den leichter verständlichen Begriff „Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit". Unter der letzteren, die das B.G.B. nicht definiert, ist eine besonders schwere Verletzung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt zu verstehen vgl. Planck, Kommentar zum B.G.B. Bd. I S. 35, 37. Es ist also nicht nötig, dafs sich der Handelnde der Folgen bewufst ist.

7. Hat der Empfänger die Besichtigung rechtzeitig vornehmen lassen, so ist an der gesetzlichen Beweislast nichts geändert. Empfänger hat demnach qualitative Schäden an dem übernommenen Gut zu beweisen, und in betreff der Menge, wie viel das Schiff abliefern soll, während das Schiff zu beweisen hat, wie viel mehr als zugegeben abgeliefert ist, und sich ferner in betreff des vorhandenen Schadens und teilweisen Verlustes gemäfs § 606 Bem. Nr. 7 zu exkulpieren hat. Hat der Empfänger die Besichtigung aber versäumt, so hat nunmehr er die volle Beweislast. Er mufs also in betreff der Menge auch beweisen, wie viel abgeliefert ist (das Manko), ferner in jedem Fall, dafs der Schaden oder das Manko in vollem Umfang auf Vorsatz oder grobes Versehen einer Person der Schiffsbesatzung zurückzuführen sind (R.O.H.G.Entsch. Bd. XIV S. 297 f., XV S. 380).

8. Landesgesetzliche Abweichungen von den Vorschriften der §§ 608, 609 (vgl. Bd. I S. 35):

a. für Bremen die Vorschrift des § 6 des Löschgesetzes (s. Anhang d. Abschnitts) vgl. oben S. 228;
b. für Hamburg früher § 50 des Hamburgischen Einführungsgesetzes, wonach die §§ 8, 11, 12 und 13 der

4) In dem entschiedenen Fall hatte der Schiffer 58 Balken und 166 Dielen von dem Befrachter zum Zweck der Ausfüllung der Lücken im Schiff (*broken stowage*) erhalten. Obwohl er über diese Hölzer (ohne Zusatz) Konnossement zeichnete und sich verpflichtete, dieselben wohl beschaffen abzuliefern, zerkleinerte er dieselben, um besser die Lücken ausfüllen zu können, und berief sich darauf, dafs er dazu dem Befrachter gegenüber berechtigt war.

Verordn. für Schiffer und Schiffsvolk v. 27. März 1786 für die rechtliche Beurteilung des Verhältnisses zwischen dem Schiffer, dem Leichterschiffer, dem Ewerführer und dem Empfänger auch ferner zur Anwendung kommen, falls die Güter in Schuten oder sonst zu Wasser gelöscht werden[5]). Seit dem 1. Januar 1900 ist an die Stelle dieser Vorschrift § 8 des Ausf.Ges. zum H.G.B. vom 29. Dezember 1899 getreten, welcher lautet:

Auf Grund des Art. 19 des Einf.Ges. zum H.G.B. wird bestimmt:

Werden aus einem Schiffe oder aus einem Leichterschiffe seewärts angebrachte Güter von dem Empfänger in ein Binnenschiff oder sonst zu Wasser übernommen, so findet § 609 Abs. 1 des Handelsgesetzbuches auf die Ansprüche des Empfängers wegen äufserlich erkennbarer Beschädigung oder wegen äufserlich erkennbaren theilweisen Verlustes keine Anwendung. Diese Ansprüche erlöschen durch eine vorbehaltlose Quittung; sie erlöschen nicht, wenn sie in der Quittung thunlichst genau bezeichnet und vorbehalten sind.

Hinsichtlich der Ansprüche wegen äufserlich nicht erkennbarer Beschädigung oder wegen äufserlich nicht erkennbaren theilweisen Verlustes der Güter behält es bei den Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs sein Bewenden.

§ 610.

Die Kosten der Besichtigung hat derjenige zu tragen, welcher sie beantragt hat.

Ist jedoch die Besichtigung von dem Empfänger beantragt und wird ein Verlust oder eine Beschädigung ermittelt, wofür der Verfrachter Ersatz zu leisten hat, so fallen diesem die Kosten zur Last.

Da nach § 611 ff. die Ersatzpflicht aus der Übernahme sich auf den Sachwert beschränkt, also nicht auf das sonstige Interesse erstreckt, war eine besondere Vorschrift darüber nötig, wer die die Kosten der Besichtigung zu tragen habe. Dieselben sind im

---

5) Aus der Rechtsprechung zu der älteren Vorschrift, die auch jetzt noch zum Teil Interesse haben mag, sei bemerkt: die vorbehaltlose Quittung schneidet auch Ansprüche wegen Schäden aus böslicher Handlungsweise ab, H.G.Z III Nr. 279, aber nicht Ansprüche aus verborgenen Mängeln; insoweit tritt dann aber die Vorschrift der §§ 608, 609 ein Hans. VI Nr. 30 (O.L.G. Urteil vom 14. Februar 1885). Sie schneidet dagegen Ansprüche gegen den Schiffer nicht ab Hans. VIII Nr. 30. Die Quittung kann auch mündlich erteilt sein, in diesem Falle ist mündlicher Vorbehalt ausreichend; ist aber schriftlich quittiert, so mufs auch der Vorbehalt schriftlich in der Quittung gemacht werden Hans. VI Nr. 57, VIII Nr. 30. Das Fehlen des Vorbehalts in der Quittung des Ewerführers schadet aber nicht, wenn ein Schade schon vor der Übernahme gerügt, durch Sachverständige festgestellt und Anspruch erhoben ist H.G.Z. II Nr. 130, III S. 102, Hans. XI Nr. 29. Ist Quittung mit dem gesetzlichen Vorbehalt versehen, so können Schäden und Manko in jeder Weise auch noch im Prozefs festgestellt werden. Es scheint aber doch eine Pflicht des Empfängers vorhanden zu sein, auch in diesem Fall — wenn auch nicht in kurzen Fristen, so doch noch so zeitig, dafs eine Feststellung überhaupt möglich — Besichtigung durch Sachverständige vornehmen zu lassen, vgl. Hans. XI Nr. 91, XIII Nr. 65, XII Nr. 18, XV Nr. 110.

Absatz 2, wenn der Empfänger durchdringt, ihm neben dem Sachwert zu erstatten. Auf andere Kosten, z. B. solche, die dadurch entstehen, dafs die Güter zum Zweck der Besichtigung für die Dauer derselben gelagert werden, ist die Vorschrift nicht auszudehnen, ebensowenig auf Kosten aufserdem erhobener nutzloser Proteste vgl. H.G.Z. V Nr. 339. War schiffsseitig der Anspruch bereits vor der Besichtigung anerkannt, die Besichtigung also unnötig, so kann das Schiff die Tragung der Kosten natürlich ablehnen (vgl. Bem. Nr. 6 zu § 608 Prot. S. 3987 ff.).

§ 611 *).

Mufs auf Grund des Frachtvertrags für gänzlichen oder theilweisen Verlust von Gütern Ersatz geleistet werden, so ist der gemeine Handelswerth und in dessen Ermangelung der gemeine Werth zu ersetzen, welchen Güter derselben Art und Beschaffenheit am Bestimmungsorte der Güter bei Beginn der Löschung des Schiffes oder, wenn eine Entlöschung des Schiffes an diesem Orte nicht erfolgt, bei seiner Ankunft daselbst haben; hiervon kommt in Abzug, was in Folge des Verlustes an Zöllen und sonstigen Kosten, sowie an Fracht erspart ist.

Wird der Bestimmungsort der Güter nicht erreicht, so tritt an dessen Stelle der Ort, wo die Reise endet, oder wenn die Reise durch Verlust des Schiffes endet, der Ort, wohin die Ladung in Sicherheit gebracht ist.

1. Über die Frage, in welchen Fällen die §§ 611—613 anzuwenden sind, die Ersatzpflicht also auf den Sachwert zu beschränken, und wann darüber hinaus das volle Interesse beansprucht werden kann, sowie über den Einflufs der veränderten Fassung des § 611 des neuen H.G.B. in dieser Beziehung s. Bem. Nr. 1 zu § 606 und unten Nr. 3 a. E.[1]).

---

*) Der Art. 612 des alten H.G.B. lautete abweichend:
Wenn auf Grund des Art. 607 für den Verlust von Gütern Ersatz geleistet werden mufs, so ist nur der Werth der verlorenen Güter zu ersetzen. Dieser Werth wird durch den Marktpreis bestimmt, welchen Güter derselben Art und Beschaffenheit am Bestimmungsorte der verlorenen Güter bei Beginn der Löschung des Schiffs oder, wenn eine Entlöschung des Schiffs an diesem Orte nicht erfolgt, bei seiner Ankunft daselbst haben.

In Ermangelung eines Marktpreises, oder falls über denselben oder über dessen Anwendung, insbesondere mit Rücksicht auf die Qualität der Güter, Zweifel bestehen, wird der Preis durch Sachverständige ermittelt.

Von dem Preise kommt in Abzug, was an Fracht, Zöllen und Unkosten in Folge des Verlustes der Güter erspart wird.

Wird der Bestimmungsort der Güter nicht erreicht, so tritt an Stelle des Bestimmungsortes der Ort, wo die Reise endet, oder, wenn die Reise durch Verlust des Schiffs endet, der Ort, wohin die Ladung in Sicherheit gebracht ist.

1) Das französische Recht und das übrige Rechtsgebiet des *Code civil* enthalten besondere Vorschriften über den Umfang des Schadensersatzes nicht. Es kommen in allen Fällen die Vorschriften des bürgerlichen Rechts (vgl. Art. 1149-1151 *Code civil*) zur Anwendung, wonach der mittelbare Schaden (entgangener Gewinn) nur unter gewissen Voraussetzungen ge-

Zu erwähnen bleibt noch, dafs Ansprüche wegen verspäteter Ablieferung, die entweder durch verzögerten Antritt oder Fortsetzung der Reise (s. S. 104) oder Zögerung bei Aushändigung nach Ankunft entstehen können, durch die §§ 611—613 nicht betroffen werden. Über Ansprüche dieser Art fehlt es im Seerecht an besonderen Vorschriften. Den allgemeinen Regeln (s. S. 80 bis 82) gemäfs haftet der Verfrachter auf das volle Interesse, aber nur im Fall eigenen Verschuldens oder Verschuldens seiner Gehülfen und auf Grund besonderer Zusagen. Verzögerung der Beladung oder Löschung s. § 567 Bem. Nr. 9, § 574 Bem. Nr. 2, § 594 Bem. Nr. 6. Über die besonderen Rechtsfolgen einer Deviation s. N. 4 zu § 556. Ebensowenig gehören hierher Verluste oder Beschädigungen, die infolge verspäteter Annahme des Guts entstehen (z. B. es verbrennen längsseit gebrachte Waren), in betreff deren Verfrachter ebenfalls nur im Fall des Verschuldens und dann stets auf das volle Interesse haftet.

2. Wann Verlust anzunehmen s. Bem. Nr. 3 zu § 606. Die Klage ist begründet, sobald das Schiff, welches die Ware bringen sollte, den Endpunkt seiner Reise erreicht hat und trotz Löschung nicht ausliefert, oder wenn das Schiff mit Ladung verloren ist und aus der geborgenen Ladung nichts ausgeliefert wird. Ist die Ware in der That noch vorhanden, so mufs Verfrachter dieselbe zur Stelle schaffen und dem Empfänger zur Abwendung seiner Verurteilung auf Ersatz des Sachwertes anbieten Hans. XIV Nr. 78. Ist die Ware auf Grund des § 535 ordnungsmäfsig von dem Schiffer verkauft, so kann statt derselben der Erlös angeboten werden, vorausgesetzt, dafs das Schiff den Grund des Verkaufs nicht zu vertreten hat. Dasselbe gilt nicht, wenn Expedienten der Reedereien verkauft haben, da diese nicht die Befugnis aus § 535 haben Hans. XIII Nr. 34 (übernommene, durch Brand beschädigte Ware war vor der Verladung verkauft). Ist rechtskräftig zur Leistung des Sachwerts verurteilt, so kann die Vollstreckung nicht mehr durch Anbieten der Ware abgewandt werden (anders H.G.Z. V Nr. 108). Geht Klage und Urteil zunächst auf Auslieferung des Frachtguts, so ist § 283 B.G.B und § 255 C.P.O. anwendbar. Gleichgültig ist es, ob der Schaden, der dem Berechtigten entsteht, höher oder geringer ist, als der nach § 611 zu ersetzende Wert R.O.H.G.Entsch. XIII S. 393, R.G. Bd. XV S. 89, 90. Über Exkulpation im Falle des Verlustes s. § 606, die nötige Feststellung desselben s. §§ 608, 609.

---

fordert werden kann, Lyon-Caën Nr. 736. Ebenso wendet man in dem Gebiet des anglo-amerikanischen *common law* auf alle Fälle die Vorschriften des bürgerlichen Rechts an, welche auf die Voraussehbarkeit des Schadens Gewicht legen. Danach ist an sich nur der Sachwert (wie bei uns in § 611 definiert) zu ersetzen, ein darüber hinaus erwachsener Schaden aber stets auch dann, wenn die Umstände, auf welchen derselbe beruht (z. B. Weiterverkauf zu höherem Preis), dem Verfrachter bekannt gegeben waren, vgl. Carver, sect. 712 ff., Scrutton Art. 159, Parsons I p. 271, Desty § 255.

3. Hinsichtlich der Ermittelung des Wertes der Waren bestand früher eine Meinungsverschiedenheit darüber, ob der Preis der Faktura oder der am Bestimmungsorte geltende mafsgebend wäre. Die Hamburger Konferenz entschied sich, indem sie dem preufsischen Entwurf folgte, für die letztere Ansicht mit Rücksicht darauf, dafs dieselbe die gröfste Verbreitung hätte, sowie darauf, „dafs der Empfänger in der Regel durch Bezahlung des am Löschungsorte bestehenden Marktpreises vollständig entschädigt sei, indem er die fehlende Ware dort meistens sofort um diesen Preis wieder anschaffen könne". Als mafsgebend gilt nun zunächst der Marktpreis eventuell unter Kürzung für Minderqualität als der „gemeine Handelswert", vorausgesetzt, dafs ein solcher sich mit Sicherheit feststellen läfst. Dazu ist es nicht erforderlich, dafs derselbe durch „öffentliche autorisierte Preisnotierungen" dokumentiert wird; auch sind, wo solche existieren, diese nicht allein für die Höhe mafsgebend, sondern es sind sowohl hinsichtlich der Existenz als der Höhe des Marktpreises „auch anderweitige Nachweise" (wie z. B. eine Reihe von Kaufgeschäften) in Betracht zu ziehen. Stets wird aber vorausgesetzt, dafs die Ware regelmäfsig umgesetzt wird, marktgängig ist Bolze XIV Nr. 406b. Überall, wo ein Marktpreis entweder gar nicht existiert oder sich nicht mit Sicherheit ermitteln läfst, wird der Preis, welcher durchschnittlich für Waren der in Rede stehenden Art an dem Bestimmungsorte der Güter zur Zeit des Beginns der Löschung resp. der Ankunft des Schiffs daselbst zu bezahlen wäre, vergütet (Prot. S. 2314—2318). Unter denselben fällt alles, was zum Wiedereinkauf aufgewandt werden müfste, also auch eine erforderliche Einkaufsprovision Hans. VII Nr. 52. Ist die Ware an dem nach § 611 mafsgebenden Ort nicht käuflich, so entscheidet bei Handelswaren der nächste mafsgebende Marktort zuzüglich Fracht und Spesen, bei anderen Sachen freies richterliches Ermessen (§ 287 C.P.O.) über den „gemeinen Wert". Notwendig auf der Reise eintretende Gewichtsverluste sind zu berücksichtigen Hans. a. a. O. Bei Verlust einzelner Stücke einer gröfseren Partie kann nur der Sachwert des verlorenen Teils, nicht der Minderwert des Restes, der lediglich durch Verlust des Teils entsteht, berücksichtigt werden Bolze II Nr. 965. War die Ware für Empfänger versichert, so kann das Schiff nicht einwenden, dafs er durch die Assekuranz gedeckt sei, es kann der Wert für den Versicherer gefordert werden. Das Schiff kann die gezahlte Versicherungssumme nur dann kürzen, wenn der Versicherer ohne Cession gezahlt und kein Recht auf die Ersatzleistung hat (vgl. § 804 H.G.B.), z. B. bei Zahlung auf solche verzichtet hat, auch Empfänger dieselbe Leistung (also z. B. nicht blofs imaginären Gewinn) von dem Assekuradeur erhalten hat R.G.Entsch. Bd. XV S. 83 ff., XX S. 70, 71, O.L.G. Hamburg Hans. VII Nr. 75. Solchen Falles hat der Letztere in Wahrheit für das Schiff bezahlt.

Ist die ganze Ladung mit dem Schiff untergegangen, so hat der Empfänger regelmäfsig überhaupt keinen

Anspruch, da dann das ihm haftende Schiffsvermögen (§ 486 Nr. 2, 3) ganz verloren ist (vgl. in betreff der Fracht § 617). Deshalb berücksichtigt das Gesetz im Abs. 2 (vgl. § 714) bei Bestimmung des Orts, der für Berechnung des Sachwertes mafsgebend sein soll, diesen Fall nicht. Derselbe wird daher analog möglichst nach gleichen Grundsätzen zu behandeln sein, wenn nicht nach besonderen Gesetzen Haftung auf das volle Interesse eintritt. Ist der Untergang des Schiffes mit voller Ladung durch eigenes schuldhaftes Eingreifen des Reeders oder seiner Landgehülfen, oder durch fehlende Seetüchtigkeit bei Antritt der Reise verursacht, welche der Reeder oder seine Landgehülfen durch Aufserachtlassen der Sorgfalt ordentlicher Verfrachter verschuldet haben, so kann nach altem H.G.B. ein persönlicher Anspruch auf das volle Interesse schon *ex contractu* bestehen (vgl. § 606 N. 1), während nach dem neuen Gesetz — abgesehen von Deliktsfällen [2]) — principiell nur Haftung auf den Sachwert eintreten soll. Dieser wird nach den Preisen am Bestimmungsort zu der Zeit, in der das Schiff ohne den gerügten Fehler ankommen und mit Löschung beginnen konnte, zu bestimmen sein (vgl. §§ 430, 613).

4. Von dem gemeinen Handelswerte beziehentlich gemeinen Wert am Bestimmungsort läfst der Paragraph Fracht, Zölle und Unkosten, darunter auch die Kosten der Löschung und sonstige Kosten, die bezahlt werden müssen, bevor die Ware zum Verkauf gebracht werden kann (Prot. S. 2719), soweit sie infolge des Verlustes der Güter erspart werden, in Abzug bringen, weil in jenem auch diese Unkosten enthalten sind, und um den Betrag eben dieser die gedachten Werte der Güter den Sachwert derselben übersteigen. Der preufsische Entwurf liefs zwar Zölle und Unkosten, nicht aber die Fracht in Abzug bringen, gab jedoch dafür dem Verfrachter einen Anspruch auf die Fracht „für verlorene Güter, für welche der Schiffer Entschädigung leisten mufs“. Es wurde jedoch dieser Satz gestrichen, die Bestimmung des jetzigen § 617 aufgenommen und dementsprechend hier bestimmt, dafs die Fracht bei der Entschädigungsleistung in Abzug zu bringen sei, weil man annahm, dafs dem Verfrachter „kein selb-

2) Vgl. oben S. 207, 208 und Bd. I S. 228 über die Frage, wann bei Fehlern im eigentlichen Schiffsbetrieb, insbesondere bei fehlender Seetüchtigkeit ein Deliktsanspruch gegen den Reeder begründet ist. Trägt nach dem dort Gesagten hier der Schiffer nach aufsen die Verantwortlichkeit (s. jedoch oben S. 65 N. 40), so dafs der Reeder nur für eigene und persönliche Fehler der Deliktshaftung unterliegt, so gilt dies in dem übrigen Betrieb des Transportgeschäfts nicht. Für alles, was mit dem Frachtgut aufserhalb des dem Schiffer unterstellten Betriebes geschieht, ist der Reeder selbst verantwortlich, er haftet hier also auf das volle Interesse, nicht nur für eigenes und persönliches deliktmäfsiges Verschulden (§ 823 B.G.B.), sondern auch für Delikte seiner Landorgane, jedoch nur im Rahmen des § 831 B.G.B. Diese Haftung kann durch Klausel auch hier beschränkt werden, s. S. 106. — Dem eigenen Handeln des Reeders stehen bei Handelsgesellschaften die Handlungen der in § 31 B.G.B. genannten Personen gleich.

ständiges Forderungsrecht, sondern nur ein Recht des Abzugs zugestanden werden" dürfe, da er sonst „bei wörtlicher Auslegung der Vorschrift" das Recht erlangen würde, „die Bezahlung der Differenz zu begehren, wenn der Wert verlorener Frachtgüter infolge einer Änderung der Konjunktur u. dgl. am Löschungsorte geringer gewesen sein würde, als die Fracht" (Prot. S. 2321). Ist die Fracht definitiv vorausbezahlt (vgl. unten S. 255), oder aus anderen Gründen trotz des Verlustes zahlbar, so fällt auch der Abzug fort.

5. Die Ansprüche aus den §§ 611 ff. stehen dem Ablader zu, wenn keine Konnossemente gezeichnet sind. Sind Konnossemente gezeichnet, so entscheiden diese über die Legitimation vgl. § 556 Bem. Nr. 5, § 645 Bem. Nr. 4, § 659.

§ 612.

Die Vorschriften des § 611 finden auch auf diejenigen Güter Anwendung, für welche der Rheder nach § 541 Ersatz leisten mufs.

Uebersteigt im Falle der Verfügung über die Güter durch Verkauf der Reinerlös den im § 611 bezeichneten Preis, so tritt an die Stelle des letzteren der Reinerlös.

Vgl. Bem. zu § 541 (Art. 510). Da für verkaufte oder verbodmete Güter auch Fracht zu entrichten ist (vgl. Bem. Nr. 5 zu § 617), so kann, wenn der Frachtanspruch nach unserm Recht zu beurteilen ist, hier keine „ersparte" Fracht abgezogen werden. Für die Fälle der grofsen Haverei (§§ 539, 711) gilt nicht die Regel § 612 Abs. 2 (vgl. Bem. Nr. 4 zu § 711).

§ 613*).

Mufs auf Grund des Frachtvertrags für Beschädigung von Gütern Ersatz geleistet werden, so ist der Unterschied zwischen dem Verkaufswerthe der Güter im beschädigten Zustande und dem gemeinen Handelswerth oder dem gemeinen Werthe zu ersetzen, welchen die Güter ohne die Beschädigung am Bestimmungsorte zur Zeit der Löschung des Schiffes gehabt haben würden; hiervon kommt in Abzug, was in Folge der Beschädigung an Zöllen und sonstigen Kosten erspart ist.

1. Vgl. Bem. Nr. 1 zu § 606 und Bem. zu § 611. Der Paragraph giebt dem § 611 konforme Vorschrift für den Fall der Beschädigung. Begriff der letzteren s. S. 214. Wann statt der Ver-

---

*) Art. 614 des alten H.G.B. lautete abweichend:
Mufs für Beschädigung der Güter auf Grund des Art. 607 Ersatz geleistet werden, so ist nur die durch die Beschädigung verursachte Werthsverminderung der Güter zu vergüten. Diese Werthsverminderung wird bestimmt durch den Unterschied zwischen dem durch Sachverständige zu ermittelnden Verkaufswerth, welchen die Güter im beschädigten Zustande haben, und dem im Art. 612 bezeichneten Preise nach Abzug der Zölle und Unkosten, soweit sie in Folge der Beschädigung erspart sind.

minderung des Sachwerts (§ 613) alles Interesse zu leisten siehe S. 207, 241 N. 2.

2. Empfänger hat nicht das Recht, beschädigte Güter zurückzuweisen (abandonnieren) und den vollen Wert der Ware zu fordern (sich einzudecken vgl. R.O.H.G.Entsch. XI S. 294, XIII S. 416, H.G.Z. VIII Nr. 191, 22), sondern nur das Recht aus § 613. Ein Abzug wegen ersparter Fracht wird hier nicht erwähnt, da für beschädigte Güter stets Fracht zu berechnen ist. Eine Aufrechnung gegen letztere ist nur beschränkt zulässig, s. Bd. I S. 190.

3. Das neue Gesetz enthält keine Vorschrift für die Fälle des § 611 Abs. 2. Da kein innerer Grund vorhanden, hier Verlust und Beschädigung ungleich zu behandeln (vgl. §§ 711—714), so ist anzunehmen, dafs nur nachlässige Redaktion vorliegt und daher § 611 Abs. 2 analog anzuwenden.

§ 614.

Durch die Annahme der Güter wird der Empfänger verpflichtet, nach Mafsgabe des Frachtvertrags oder des Konnossements, auf deren Grund die Empfangnahme geschieht, die Fracht nebst allen Nebengebühren sowie das etwaige Liegegeld zu bezahlen, die ausgelegten Zölle und übrigen Auslagen zu erstatten und die ihm sonst obliegenden Verpflichtungen zu erfüllen.

Der Verfrachter hat die Güter gegen Zahlung der Fracht und gegen Erfüllung der übrigen Verpflichtungen des Empfängers auszuliefern.

1. Empfänger im Sinne des § 614 ist nicht jeder, dem thatsächlich die Güter eingehändigt werden, sondern wer in eigenem Namen empfängt oder in dessen Namen empfangen wird. Ist ein Konnossement ausgestellt, so wird der Regel nach der als „Empfänger" gelten, der durch dieses, bei dem Ordre-Konnossement also der, welcher äufserlich als selbständiger Inhaber durch Indossament[1]) legitimiert sich zum Empfang gemeldet und empfangen hat. Ein solcher kann also auf Zahlung der Fracht belangt, nicht einwenden, dafs er in Wahrheit für einen Andern (den Indossanten) — z. B. als Spediteur — empfangen habe. Hat er aber bereits bei der Meldung erklärt, dafs er nur als

---

1) Ein blofses Prokuraindossament gilt nur als Vollmacht. Wer auf Grund eines solchen ein Konnossement präsentiert, ist nicht selbst Empfänger, er handelt nur für den Indossanten, der als Empfänger anzusehen ist. Ein solches Prokuraindossament liegt auch vor bei dem Zusatz: „nur zur Spedition", H.G.Z. X Nr. 61, R.G.Entsch. IV S. 148, Urteil des Reichsger. vom 23. Mai 1898, Seuff. Archiv Bd. 54 Nr. 43 (Hans. XIX Nr. 91). Ein Prokuraindossament liegt auch dann vor, wenn nicht aus dem Indossament selbst, wohl aber aus sonstigen auf dem Konnossement befindlichen Vermerken ersichtlich ist, dafs nur zur Empfangnahme und Vollmacht indossiert ist, R.G. vom 17. Januar 1900, Jur. Wochenschr. S. 256 (Hans. XXI Nr. 48). Das Prokuraindossament will dagegen nicht oder doch nur beschränkt anerkennen Schaps in G. Zeitschr. Bd. 42 S. 417—425.

Vertreter handle und erkannte der Verfrachter an, dafs der Vertretene der wahre Empfänger sei und als solcher gelten solle, so hat dieser die Rechte und Pflichten des Empfängers. Wenn ein unbeschränktes Giro offenbar nur als Vollmacht benutzt wird, ohne die Absicht, dem Giratar eigene Rechte oder Pflichten zu verleihen, z. B. wenn an den Ewerführer in Hamburg giriert wird, der die Ladung aus dem Seeschiff abholt, da ist auch ohne ausdrückliche Erklärungen beider Teile Einverständnis darüber anzunehmen, dafs trotz des Giros der Indossant Empfänger bleibt vgl. Hans. XIII Nr. 79, Seufferts Archiv Bd. 47 Nr. 49. Ferner bleiben Indossamente, welche erfolgen, nachdem das Konnossement bei dem Verfrachter oder dessen Vertreter behufs Empfangnahme der Ware präsentiert war (vgl. § 645 H.G.B.), hier aufser Betracht. Der Präsentant bleibt verpflichtet, gemäfs § 614 H.G.B. dem Verfrachter Zahlung zu leisten, wenn er auch durch die Nachindossamente seinerseits die Rechte aus dem Konnossement weiter überträgt und nunmehr an einen Nachindossatar ausgeliefert wird, z. B. an einen Käufer der Ladung, vgl. H.G.Z. VII Nr. 152 oder an Mehrere (wie auf Grund der in Hamburg üblichen sogenannten Konnossementsteilscheine, d. h. Anweisungen des „Empfängers“ zur Auslieferung von Teilen der Ware an A, B, C). — Der Präsentation steht die blofse Meldung zum Empfang gleich, wenn dem Schiffer bekannt ist, dafs der Meldende das Konnossement besitzt, Seufferts Archiv Bd. 47 Nr. 49. — Es ist üblich, dafs der Verfrachter oder dessen Vertreter die geschehene Präsentation des Konnossements durch eine Abstempelung bescheinigt. Dieser letzteren ist die Bedeutung beizulegen, dafs der Präsentant (resp. in den erwähnten Fällen sein Machtgeber) als Empfänger anerkannt und ihm die geschehene Meldung bescheinigt wird. In Hamburg betrachtet man das abgestempelte Konnossement als einen Auslieferungsschein, gegen dessen Vorzeigung und Aushändigung jedem Inhaber aus dem Schiff, beziehentlich den Quaispeichern die Ladung verabfolgt wird, vgl. H.G.Z. VII Nr. 152, Hans. IV Nr. 108, V Nr. 9[2]). — Wird ein Konnossement von einem nicht

2) Auch in anderen deutschen Seestädten legt man der Abstempelung eine gleiche Bedeutung bei, was den inneren Grund hat, dafs an Ort und Stelle (auf dem Schiff, Quai) die Legitimation des Vorzeigers nicht wohl geprüft werden kann. Natürlich bleibt man aber berechtigt, auch dort die Legitimation zu prüfen und bei auffallenden Umständen verpflichtet, die Auslieferung zu beanstanden, z. B. bei Verdacht der Entwendung der Konnossemente. Dieselbe Bedeutung ist besonderen Auslieferungsscheinen beizulegen. Bis zur thatsächlichen Auslieferung kann der Auslieferungsschein (als Anweisung) widerrufen werden (wenn derselbe nicht geradezu eine Abtretung des Anspruchs auf Herausgabe enthält § 870 B.G.B. — anders nach §§ 66, 67 I 7 Preufs. Allg. L.R. vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. 7 S. 34, R.G.Entsch. Bd. 5 S. 80 —), was z. B., falls die Fracht noch nicht bezahlt, zur Wahrung des Pfandrechts oder infolge einer *stoppage in transitu* des Abladers praktisch werden kann. Ersteren Falls wird der Widerruf nur dann ungerechtfertigt sein, wenn bei der Meldung oder vorher durch

durch gehöriges Indossament Legitimierten zur Empfangnahme in eigenem Namen präsentiert und wird ihm trotz fehlender Legitimation das Frachtgut ausgeliefert, so mufs er auch die Fracht u. s. w. zahlen, wenn das Schiff nicht etwa das Frachtgut als irrtümlich an ihn geliefert zurückfordert vgl. H.G.Z. II Nr. 176, O.L.G. Marienwerder Urteil vom 8. Juli 1892, Seufferts Archiv Bd. 48 Nr. 119[3]). — Die Präsentation und Abstempelung des Konnossements hat ferner die Bedeutung, dafs der legitimierte Präsentant von dem Augenblick derselben an in ein direktes Vertragsverhältnis zum Schiff tritt, welches ihn zwingt, die volle Ladung abzunehmen und die volle Fracht u. s. w. zu zahlen (vgl. Prot. S. 2523 ff.), es sei denn, dafs er von vornherein sich nur zur Abnahme eines Teils meldete und das Schiff (ohne Pflicht s. Bem. Nr. 6 zu § 601) sich hiermit einverstanden erklärte. Bis zu dem Zeitpunkt der Präsentation steht dem Schiff ein eigenes Klagrecht gegen den Konnossementsinhaber auf Abnahme und Zahlung nicht zu. Ist der letztere gegenüber dem Befrachter oder Ablader zur Abnahme verpflichtet, so kann das Schiff nur nach Abtretung dieses Klagrechtes gegen ihn vorgehen (vgl. O.L.G. Lübeck Urteil vom 29. April 1867; Kierulff III S. 318, 322 ff.). Geht das Gut nach Abstempelung des Konnossements verloren, bevor es in die Hände des Empfängers gelangt, so ist dieser doch zahlungspflichtig, falls bereits vor Eintritt des Verlustfalles die Gefahrenhaftung des Schiffes (z. B. durch Landung auf dem Quai) aufgehört hatte, vgl. Bem. Nr. 2 zu § 606 und Bem. Nr. 4 zu § 617. — Ist kein Konnossement ausgestellt[3a]) oder giebt der Ablader die Konnossemente zurück (§ 659), so ist legitimierter Empfänger die Person, an welche auszuliefern der Schiffer (Verfrachter) von dem Ablader, oder wenn dieser nur als Vertreter des Befrachters aufgetreten ist, von dem Befrachter angewiesen wird (vgl. Bem. Nr. 5 zu § 556). Hat dieser Empfänger sich zum Empfang bereit erklärt und gegen Zahlung oder Stundung der Fracht Auslieferungsorder erhalten, so bleibt er zur Zahlung verbunden, auch wenn auf seine Anweisung später an einen Dritten

---

generelles Abkommen die Fracht über die Auslieferung der Ladung hinaus gestundet wurde und keine Bedenken gegen die Solvenz des Empfängers inzwischen eingetreten sind, welche vorher nicht bekannt waren. In Hamburg sieht man die Fracht als so gestundet an, wenn das abgestempelte Konnossement vorbehaltlos ohne Zahlung derselben ausgehändigt wird Hans. V Nr. 7.

3) And. Mein. Schaps a. a. O. S. 413, 416. Die vorbehaltlose Präsentation hat auch in solchen Fällen die Bedeutung der Erklärung, dafs Präsentant die Fracht zahlen wolle, wenn er das Gut erhält. Dagegen kann ein solcher Empfänger irgend welche Nachforderungen (Manko, Ausgleichungsansprüche gegen Mitempfänger) nicht erheben, ohne sich gehörig zu legitimieren. — Wenn der Schiffer die Ladung auf Grund des § 535 für den Ladungsinteressenten verkauft, so ist der Käufer nicht „Empfänger“, er präsentiert auch kein Konnossement, der Erlös tritt an die Stelle des Gutes. Wer sich zum Empfang des Erlöses meldet, ist Empfänger.

3a) Vgl. jedoch über Ladescheine, die bei Durchfrachten, die mit Landtransport beginnen, ausgestellt werden, Bem. Nr. 9 und 10 zu § 642.

ausgeliefert wird. Ist die durch Order des Abladers benannte Person ausdrücklich nur als sein Vertreter oder Vertreter eines Anderen benannt und aufgetreten, so ist dieser der Empfänger. — Ist die Person, an welche hiernach abzuliefern ist und abgeliefert wird, der Befrachter selbst, so ist ein selbständiger Empfänger überhaupt nicht vorhanden.

2. Der Sinn der Vorschrift des § 614 ist der, dafs der Empfänger durch die Annahme selbständig und persönlich wegen der Fracht u. s. w. haftbar wird. Zu seiner Sicherung giebt § 614 Abs. 2 dem Befrachter ein Zurückbehaltungsrecht (unten Nr. 5) und § 623 giebt ihm aufserdem ein Pfandrecht. Ein Rückgriff gegen den Befrachter steht ihm, soweit der Umfang der Verpflichtungen des Empfängers reicht (unten Nr. 3), nur in gewissen Fällen zu (§§ 625 bis 627). Nachforderungen von Nebenkosten, z. B. Liegegeld, werden nach Abrechnung und vorbehaltloser Frachtquittung nicht zuzulassen sein, da Empfänger häufig nur fremde Rechte wahrnimmt und im Stande sein mufs, ohne Gefahr das Frachtgut weiter zu geben H.G.Z. XII Nr. 51.

3. Der Empfänger ist stets in vollem Umfang nach Mafsgabe des Frachtvertrages verpflichtet, wenn kein Konnossement gezeichnet ist, also auch zur Bezahlung von Fautfracht (bei unvollständiger Abladung) und dem bei der Abladung entstandenen Liegegeld (Prot. S. 2359). Beides kann der Verfrachter auch dann von ihm und zunächst nur von ihm (oben Nr. 2) fordern, wenn er diese Ansprüche vor der Ablieferung nicht erwähnt hat. Ist ein Konnossement gezeichnet, so ist der Empfänger nach Mafsgabe des letzteren verpflichtet. Der Frachtvertrag kommt nur nach Mafsgabe des § 651 Abs. 2 in Betracht. Weiter gehende Ansprüche aus dem Frachtvertrag hat das Schiff nur gegen den Befrachter. Steht also im Konnossement nichts von Fracht und ist auch nicht in betreff derselben auf den Frachtvertrag verwiesen, so schuldet der Empfänger keine Fracht Hans. IV Nr. 127, ebenso bei dem Liegegeld Hans. IV Nr. 14. Fautfracht und bei der Abladung entstandenes Liegegeld, die nicht Leistungen betreffen, die ihm gemacht sind, ist der Empfänger nur dann zu zahlen verpflichtet, wenn entweder im Konnossement wegen dieser Ansprüche ein besonderer Vorbehalt gemacht ist (Prot. S. 2354) oder wenn das Konnossement ausdrücklich auf die bezüglichen Bedingungen des Frachtvertrages verweist, in welcher Beziehung die allgemeine Klausel *„freight and all other conditions as per charter“* oder *„freight and demurrage as per charter“* ausreichend ist R.O.H.G. Bd. XV Nr. 63[4]). Es ist aber als Regel anzunehmen, dafs der Ablader

4) Letzteres ist indessen nicht allgemein anerkannt. Die citierte Entscheidung des R.O.H.G. betraf einen Fall, wo eine ungetrennte Frist für Laden und Löschen in der Charter bestimmt war und ein wirkliches Liegegeld bei der Beladung noch nicht erwachsen war. Das O.L.G.

beziehentlich Befrachter, welcher das Konnossement an einen selbständigen Dritten indossiert, verpflichtet ist, diesen dabei von solchen aus dem Konnossement und der Chartepartie nicht ersichtlichen vor Beginn des Transportes aus dem Abladehafen entstandenen Ansprüchen zu unterrichten und diesen und seinen Nachmännern regrefspflichtig ist, wenn dies nicht geschehen ist. Wie weit im übrigen ein solcher Rückgriff zulässig, bestimmt sich nach dem unterliegenden Rechtsverhältnis. — Ist der Empfänger materiell Vertreter des Befrachters, so ist an sich für die Forderungen des Verfrachters der Frachtvertrag und nicht das Konnossement mafsgebend (vgl. § 651).

Nebengebühren kommen unter verschiedenen Bezeichnungen vor, s. § 621 Abs. 1 und Bem. dazu. Unter den „übrigen Auslagen" sind besonders Vorschüsse und Nachnahmen (Prot. S. 3925), verlegte Kosten zur Erhaltung, Bergung und Rettung der Ladung (vgl. § 621 Abs. 3 und Bd. I S. 406), unter den ihm „sonst obliegenden Verpflichtungen" die in § 615 genannten zu verstehen, Prot. a. a. O.[5]). Jedoch ist damit nicht ausgesprochen,

---

Hamburg hält in dem Fall Hans. VI Nr. 23 die allgemeine Klausel, abgesehen von dem oben erwähnten Fall ungetrennter Frist, für Laden und Löschen nur dann für ausreichend, wenn in der Charter ausdrücklich gesagt ist, dafs das bei Beladung entstehende Liegegeld von dem Empfänger zu zahlen sei, dagegen in dem Fall Hans. XV Nr. 52 (Urt. vom 13. Februar 1894) ohne Einschränkung für ausreichend. Frühere Entscheidungen des Obergerichts Hamburg: H.G.Z. III Nr. 75 allgemeine Klausel ausreichend, H.G.Z. VI Nr. 238 ebenfalls, es war aber aufserdem das Liegegeld schriftlich von dem Ablader anerkannt und von dem Empfänger auf Grund dessen vor Entlöschung gefordert, ähnlich H.G.Z. XI Nr. 167. Andere Entscheidungen fordern ausdrückliche Erwähnung H.G.Z. VIII Nr. 148, XI Nr. 13. Auch in England ist volle Klarheit über die Frage nicht vorhanden. In der Sache Gray c./a. Carr ist nur entschieden, dafs das vertragsmäfsige Pfandrecht, welches in der Charter wegen aller Ansprüche auf Fracht, Liegegeld etc. eingeräumt war, bei der allgemeinen Klausel gegen den Empfänger auch wegen Liegegeld bei der Beladung gelte. Persönlichen Anspruch gegen den Empfänger wegen desselben ist man geneigt, nur dann zu gewähren, wenn die in Bezug genommene Charter ausdrücklich sagt, dafs der Empfänger zu zahlen habe, Carver, sect. 637. In Frankreich und Belgien hält man die allgemeine Klausel nicht für ausreichend, fordert vielmehr besonderen Vorbehalt im Konnossement, vgl. Jacobs I Nr. 352 p. 379, ebenso Skandinavien (§ 144). Es ist also jedenfalls den Schiffern zu raten, zur Vermeidung von Verlusten ausdrückliche Vorbehalte in den Konnossementen wegen etwaigen Liegegeldes bei Beladung oder Fautfracht zu machen.

5) Auf der anderen Seite kann der Empfänger auch das Recht haben, die Fracht zu kürzen, wenn ihm als Adressaten (vgl. Bd. I S. 316) eine Adrefskommission zusteht (stets Prozente der Fracht), welche bald lediglich als ein Frachtrabatt bedungen wird — den häufig der Empfänger wieder dem Befrachter abzuliefern hat —, bald auch als Vergütung für dafür zu leistende Besorgung der Schiffsklarierung (*for doing ships business*, z. B. H.G.Z. III Nr. 313, anders H.G.Z. V Nr. 312, wo einem Makler als Adressaten noch besondere Klarierungsgebühren zugesprochen werden, Hans. XVI Nr. 51, wo *usual fees* aufser der *commission* erwähnt werden). Adrefskommission ist auch von Fautfracht zahlbar H.G.Z. V Nr. 53. Dieselbe wird bald nur von der Fracht der in Rede stehenden Frachtreise bedungen,

dafs der Empfänger wegen aller dieser Verbindlichkeiten stets und unbeschränkt hafte. Das Mafs der Haftung ist vielmehr aus den anderweitigen Vorschriften des H.G.B. zu entnehmen (vgl. §§ 537, 697, 726, 753 H.G.B.). Unbeschränkt persönlich haftet er nur für Fracht und Nebengebühren.

4. Sind bei einer Verfrachtung im Ganzen oder desselben Raums oder Teiles des Schiffs (§ 587) mehrere Empfänger aus verschiedenen Konnossementen beteiligt, so haftet jeder wegen der durch den Transport und die Schicksale der Ladung unterwegs begründeten Ansprüche des Schiffes nur, soweit dieselben den von ihm auf Grund seines Konnossements empfangenen Ladungsteil betreffen. Wegen solcher Ansprüche dagegen, die vor Beginn des Transportes aus dem Abladehafen entstanden sind (oben Nr. 3), und des Liegegeldes, welches bei der Entlöschung des Schiffes entsteht, haften sie, falls das Konnossement auf die Charter verweist, als Gesamtschuldner[6]). Bei Stückgütern kann,

---

bald auch von der Fracht der Weiterreise oder Rückreise nach Hause, wenn diese aus demselben Hafen, wo das Schiff löschte, angetreten wurde, vgl. H.G.Z. VII Nr. 271, Leggett, *Bill of lading* p. 392 ff., Scrutton p. 101. Andere Gegenansprüche (z. B. für Beschädigung und teilweisen Verlust) kann der Empfänger nur insoweit zur Aufrechnung bringen, als dadurch andere Schiffsgläubiger nicht benachteiligt werden (vgl. Bd. I S. 190, 418). Widersprechen dieselben der Aufrechnung, so mufs er diese Ansprüche durch Widerklage geltend machen. — Ist die Fracht u. s. w. in fremden Münzen bedungen, so kommt im Inland § 244 B.G.B. zur Anwendung, es erfolgt die Umrechnung in unsere Währung also nach dem Kurs des Tages, an welchem die Zahlung erfolgt; über Hamburger Usanzen dabei s. Hans. XII Nr. 93, 99, über diese und sonstige Usanzen bei Frachtberechnung in Hamburg: Börsenhandbuch 1900 S. 262 ff.

6) Dies ergiebt sich aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen, denn insoweit liegt eine Verpflichtung vor, welche mehrere gemeinschaftlich (d. h. jeder in Kenntnis der Mitverpflichtung des andern) durch Vertrag übernommen haben (Art. 280 des alten H.G.B., § 427 B.G.B.). Dies ist namentlich auch in betreff der Liegetage bei der Entlöschung der Fall, denn sämtliche Empfänger verpflichten sich durch den Empfang gemeinschaftlich, in der vertragsmäfsigen für die Entlöschung des ganzen Schiffes bestimmten Löschzeit das Schiff leer zu machen, und wenn dies nicht geschieht, für die Überliegezeit Liegegeld zu zahlen. Nur soweit auch die Überliegezeit überschritten ist und Schadensersatzansprüche in Frage kommen (vgl. Bem. Nr. 3 zu § 570), ist Haftung der Schädiger allein anzunehmen. Die Entscheidungen des R.O.H.G. Bd. 15 S. 224, Bd. 19 S. 292, welche Solidarhaft annehmen, betreffen nur Fälle, in denen die Beteiligten sämtlich noch am letzten Tage gemeinschaftlich löschten, die Frage hat also dort eine allgemeine Entscheidung nicht gefunden. Die hanseatischen Gerichte nehmen unbedingt Solidarhaft an (Hans. XI Nr. 46 giebt O.L.G. Hamburg als Grund an, dafs die ganze Ladung gesetzlich für das Liegegeld hafte, was nicht richtig sein würde, wenn nicht sämtliche Empfänger aus anderen Gründen Solidarschuldner wären. Hans. XV Nr. 43 konstruiert dasselbe Gericht eine Gelegenheitsgesellschaft unter den Teilempfängern, die abzulehnen ist, da eine solche auch zur solidarischen Haft für die Fracht führen müfste, dagegen im wesentlichen richtig Hans. XIX Nr. 31 S. 75). In betreff des Regresses untereinander ist zu erwägen, dafs der Regel nach Sinn des Vertrages sein wird, dafs die mehreren Empfänger untereinander nach Verhältnis ihrer Teilladungen zum Ganzen berechtigt und verpflichtet

wenn für mehrere Empfänger gemeinschaftliche Löschzeit festgesetzt wird, sich ein ähnliches Verhältnis ergeben, vgl. S. 204 N. 4.

5. Abs. 2 bestimmt, ebenso wie das ältere Recht (*Consulado del mare c. 38 i. f.*; Pardessus, *Collection* II S. 83; Wisbysches Seerecht Art. 58; Pardessus I S. 499), dafs die beiderseitigen Verpflichtungen des Verfrachters und des Empfängers Zug um Zug zu geschehen haben, also weder der Verfrachter mit der Ablieferung der Ladung, noch der Empfänger mit der Zahlung der Fracht voranzugehen schuldig ist (Prot. S. 2323, 4460)[6a]). Dies ist aber nicht so aufzufassen, als ob der Schiffer vor der Zahlung sich zu keiner Handlung zu verstehen brauchte, welche sich auf die Ablieferung der Ladung bezieht. Vielmehr ist es selbstverständlich, dafs er „die Lage zu brechen", d. h. die Güter aus der Lage zu nehmen und „den Empfänger in den Stand zu setzen" hat, die Ware zu untersuchen und zu prüfen, ob er dieselbe ohne Vorbehalt und ohne vorherige Besichtigung durch die dazu berufenen Personen empfangen könne oder nicht (Prot. S. 2324, 3925). Der Verfrachter ist nicht verpflichtet, die Ladung zu hinterlegen (Prot. S. 2356), um das Retentionsrecht auszuüben. Er ist auch nicht verpflichtet, gegen Hinterlegung der Fracht auszuliefern. Letzterer Grundsatz ist jedoch durch die Vorschrift des § 624 bei streitigen Ansprüchen durchbrochen und für Bremen (vgl. unten Nr. 6) geändert. Soweit diese Ausnahmen nicht gelten, kann das Schiff bei Fortschreiten der Löschung für das bereits Ausgeladene Fracht verlangen und weitere Ausladung einstellen, bis ihm gezahlt wird. Der Regel nach wird das Retentionsrecht so gehandhabt, dafs das Schiff einen zur Deckung seiner Ansprüche ausreichenden Rest der Ladung zurückbehält, vgl. R.G.Entsch. Bd. 36 Nr. 1. Dagegen ist das Schiff nicht berechtigt, die Herausgabe der Ladung überhaupt vor Zahlung zu verweigern; durch solche Weigerung bringt es sich in Verzug, Hans. IX Nr. 119. Für eine Löschung der zurückbehaltenen Ladung wird der Schiffer (§ 535) natürlich dann Sorge tragen müssen, wenn der weitere Aufenthalt der Ladung im Schiff für diese gefährlich wird (Prot. S. 2356). Bei Stückgütern kann sich Recht und Pflicht zur Landung aus den üblichen Klauseln ergeben (vgl. Bem. 1—4 zu § 604). Ein Recht zur Landung wird man aber dem Schiffer allgemein zugestehen müssen, um das Schiff leer zu machen, und er wird zur Vermeidung höherer Liegegelder unter

sein sollen. Hat nun einer von ihnen die gemeinschaftliche Löschzeit in einem stärkeren Verhältnis ausgenutzt oder den anderen gehindert, so ist gegen ihn ein Rückgriff gegeben, vgl. Hans. XV Nr. 43. In England nimmt man an, dafs das Schiff sich an die Empfänger zu halten habe, welche während der Überliegetage noch löschten, eine Solidarhaft Aller wird nicht angenommen, wohl aber Regrefsbefugnis Carver, sect. 640, 642, Scrutton S. 48.

6a) Die §§ 273, 274, 322 B.G.B. kommen auf dies Verhältnis nicht zur Anwendung, da das H.G.B. dasselbe selbständig ordnet, wohl aber § 777 C.P.O., vgl. unten S. 272 unter 6.

Umständen dazu schreiten müssen, vgl. R.G.Entsch. Bd. 15 S. 75. Der Verfrachter hat, um zu seiner Befriedigung zu gelangen, das Verkaufsrecht (§ 623)[7]). Das Retentionsrecht wie das Pfandrecht (§ 623) ist nur wegen der Ansprüche, welche gegen den Empfänger bestehen oder (im Fall der Empfangnahme) bestehen würden, gegeben, also z. B. wenn Konnossement gezeichnet ist, nicht wegen Frachtvorschusses oder Vorausfracht, die nur der Befrachter zu zahlen hat. Ist solche Fracht vor der Abreise unbezahlt geblieben, so hat der Verfrachter nur einen persönlichen Anspruch gegen den Befrachter wegen derselben, wenn er sich nicht etwa im Konnossement oder der darin in Bezug genommenen Charter ein über das Gesetz hinausgehendes vertragsmäfsiges Faustpfand ausbedungen hat, vgl. jedoch Bem. Nr. 4 zu §§ 625—627[8]).

---

7) Das Retentionsrecht führt leicht zu Härten. Um dem Verfrachter es zu ermöglichen, ohne Verlust des Sicherungsobjekts die Ladung auszuliefern, ist das Pfandrecht (§ 623) ihm gegeben. Da jedoch durch Auslieferung der Ladung der Rückgriff gegen den Befrachter wegfällt (§ 626) und ferner das Pfandrecht Dritten gegenüber nicht gilt, so ist die Auslieferung unter Stundung der Fracht gefährlich. Das Reichsgericht hält (Urteil vom 18. Oktober 1893, Jur. Wochenschr. S. 546 Nr. 35) einen Schiffsmakler, der in dieser Weise ohne besondere Genehmigung des Reeders, beziehentlich ohne gesicherte Ausübung des Pfandrechts verfährt, im Verlustfall für regrefspflichtig, wenn er nicht aus besonderen Gründen berechtigt war, annehmen zu können, dafs der Verfrachter die aus der möglichen Insolvenz dem Empfänger entstehende Gefahr des Verlustes der Fracht u. s. w. übernehmen wolle, vgl. auch Prot. S. 3941. O.L.G. Hamburg vom 14. Januar 1884 (Hans. V Nr. 38) steht nicht auf einem so strengen Standpunkt.

8) Nach englischem Recht besteht ein dinglich wirksames Retentionsrecht wegen der Fracht und Havariebeiträge (vgl. N. 1 zu § 726), nicht wegen Fautfracht, Liegegeld, Unkosten etc., nach *common law*, soweit diese bei Ablieferung also seitens des Empfängers zahlbar sind; dasselbe geht als *possessory lien* verloren durch Aushändigung (jedoch nicht durch gesetzlich gestattete Hinterlegung), ferner auch durch Kreditierung der Fracht, z. B. Nehmen eines Wechsels dafür. Es gewährt kein Verkaufsrecht (ohne Urteil), man hält den Schiffer aber berechtigt, das retinierte Gut ungelöscht wieder mit zu nehmen, vgl. Scrutton p. 262, 374 ff. Ein weitergehendes *lien* wegen aller Ansprüche (also auch vorauszahlbarer Fracht, Fautfracht, Liegegeld, Kosten) pflegt sich der Verfrachter aber in den Chartepartien beziehentlich Konnossementen vertragsmäfsig bestellen zu lassen. Auch dieses Recht geht durch Aushändigung — aufser dem Fall gesetzlicher Hinterlegung — verloren. Das Schiff kann sich das Verkaufsrecht zum Zweck seiner Befriedigung ausbedingen Scrutton p. 279, Carver S. 660, 676. Ein persönlicher Anspruch besteht gesetzlich (nach der *Bills of lading act* von 1855), also ohne besondere Klausel, wegen aller Ansprüche, wegen deren bei uns der Empfänger haftet, gegen jeden legitimierten Inhaber des Konnossements, welcher mit demselben das Eigentum der Ladung erwirbt. Durch Weiterindossierung und damit verbundene Weiterübertragung des Eigentums geht diese Pflicht auf den Nachmann über. Verkauft der Konnossementsinhaber zwar die Ladung, behält aber das Konnossement, und läfst er den Käufer nur auf Grund eines von ihm gezeichneten Auslieferungsscheines empfangen, so bleibt er der Verpflichtete. Eine Abstempelung des Konnossements in unserem Sinne findet nicht statt. Der Befrachter bleibt in allen Fällen mit haftbar, aber nur wegen der Fracht, vgl. Carver, sect. 62 ff., 606, 638 ff. und unten S. 277 N. 2. In Nord-

6. Für den Fall, dafs über die Art und Weise, wie Zug um Zug erfüllt werden soll, Streit unter den Parteien entsteht, hatten einige Landesgesetze früher besondere Bestimmungen getroffen.

Diese sind seit 1. Januar 1900 nicht mehr in Geltung mit Ausnahme des § 2 des Gesetzes wegen Löschung der Seeschiffe (abgedruckt im Anhang zu d. Abschnitt) für Bremen.

§ 615.

Der Verfrachter ist nicht verpflichtet, die Güter früher auszuliefern, als bis die darauf haftenden Beiträge zur grofsen Haverei, Bergungs- und Hülfskosten und Bodmereigelder bezahlt oder sichergestellt sind.

Ist die Verbodmung für Rechnung des Rheders geschehen, so gilt diese Vorschrift unbeschadet der Verpflichtung des Verfrachters, für die Befreiung der Güter von der Bodmereischuld noch vor der Auslieferung zu sorgen.

1. Zu Abs. 1 sind zu vergleichen die §§ 694, 731, 752, welche zeigen, dafs der Schiffer vor erfolgter Zahlung oder Sicherstellung auch nicht berechtigt ist, die Güter auszuliefern. Für diese Beträge kommt der Inhalt des Konnossements nicht weiter in Betracht. In wie weit der Empfänger trotz Auslieferung persönlich haftet s. §§ 697, 726, 753.

2. Wenn die Verbodmung für Rechnung des Reeders geschehen, so ist dieser verpflichtet, für sofortige Befreiung der Güter von der Bodmereischuld zu sorgen, weil eine derartige Verbodmung als ein für Rechnung des Reeders eingegangenes Kreditgeschäft angesehen wird (§ 541), der Empfänger braucht daher eine Verzögerung der Auslieferung von seiten des Verfrachters sich nicht gefallen zu lassen. So lange jedoch der Verfrachter dieser seiner Verbindlichkeit nicht nachgekommen ist, darf der Schiffer unter dem im § 694 aufgestellten Präjudiz die Güter nicht ausantworten.

---

amerika gilt wesentlich dasselbe, jedoch haftet hier nicht der Indossatar als solcher, sondern nur dann, wenn er auf Grund des Indossaments wirklich empfängt oder empfangen läfst Parsons I p. 204–209. — Nach französischem Recht (*Code* Art. 306—308) hat der Verfrachter ein Retentionsrecht, Pfandrecht (innerhalb 14 Tagen seit Auslieferung) und Vorzugsrecht im Konkurse der Befrachter und Empfänger, kann ersteres aber nur durch Deposition der Ladung (oder eines Teiles) ausüben. Der Empfänger (als solcher wird wie bei uns der Präsentant des Konnossements angesehen, vgl. Jacobs, sect. 221, 339) ist persönlich haftbar, Regrefs gegen den Befrachter bleibt bestehen, ebenso Belgien Art. 79—81. Ähnlich Holland Art. 487, 490. Portugal Art. 561, 580, 581, Finnland Art. 109, 113 Abs. 2 erwähnen aber, dafs gegen eine von dem Empfänger bestellte Kaution die Ladung freizugeben sei. — Skandinavien (§§ 155, 276, 277) verpflichtet das Schiff zur Auslieferung gegen Deposition und läfst das Pfandrecht mit Auslieferung erlöschen.

§ 616.

Der Verfrachter ist nicht verpflichtet, die Güter, mögen sie verdorben oder beschädigt sein oder nicht, für die Fracht an Zahlungsstatt anzunehmen.

Sind jedoch Behältnisse, die mit flüssigen Waaren angefüllt waren, während der Reise ganz oder zum gröfseren Theile ausgelaufen, so können sie dem Verfrachter für die Fracht und seine übrigen Forderungen (§ 614) an Zahlungsstatt überlassen werden.

Durch die Vereinbarung, dafs der Verfrachter nicht für Leckage haftet, oder durch die Klausel: „frei von Leckage", wird dieses Recht nicht ausgeschlossen. Das Recht erlischt, sobald die Behältnisse in den Gewahrsam des Abnehmers gelangt sind.

Ist die Fracht in Bausch und Bogen bedungen und sind nur einige Behältnisse ganz oder zum gröfseren Theile ausgelaufen, so können diese für einen verhältnifsmäfsigen Theil der Fracht und der übrigen Forderungen des Verfrachters an Zahlungsstatt überlassen werden.

1. Im Gegensatz zu einer in der früheren Zeit vielfach zum Durchbruch gekommenen entgegengesetzten Auffassung hat das H.G.B. die ausdrückliche Bestimmung getroffen, dafs dem Verfrachter wider seinen Willen für seine Forderungen nicht Frachtgüter an Zahlungsstatt gegeben werden dürfen [1]). Und zwar gilt dies auch hinsichtlich der unbeschädigten Güter. Man glaubte dies besonders hervorheben zu müssen, weil die Annahme von solchen dem Schiffer „bei bedeutenden Änderungen der Konjunktur" möglicherweise zugemutet werden könnte (Prot. S. 2326 ff.).

2. Eine Ausnahme von dieser Regel statuiert das Gesetz mit Rücksicht auf eine allgemein geltende, auch in den meisten anderen Rechten [2]) zum Ausdruck gelangte Rechtssitte hinsichtlich der mit Flüssigkeiten gefüllten Behältnisse, bei denen ein Verlust durch Leckage stattgefunden hat. Der Grund hierfür ist in dem Bestreben zu suchen, den Schiffer hier zu einer besonderen Umsicht und Achtsamkeit zu veranlassen [3]). Daher trifft die Be-

1) Ebenso auch manche fremde Rechte; so der franz. *Code de comm.* Art. 310 Abs. 1; belg. *Code de comm.* II Art. 77 Abs. 1; holländ. H.G.B. Art. 497 Abs. 1; span. H.G.B. Art. 687; portug. H.G.B. Art. 562. Dagegen läfst Skandinavien (§ 160) bei Distanzfracht im Fall des Schiffsverlusts den Abandon zu.

2) Manche der fremden Rechte stimmen hinsichtlich des Rechts des Abandons mit dem D.H.G.B. überein, so Skandinavien § 152; finnländ. Seegesetz Art. 107; das span. H.G.B. Art. 687 (wenn drei Viertel verloren sind); das portug. H.G.B. Art. 562. Andere dagegen lassen den Abandon nur dann zu, wenn die Behältnisse gänzlich oder beinah ausgelaufen sind, so der franz. *Code de comm.* Art. 310 Abs. 2; der belg. *Code de comm.* II Art. 77 Abs. 2; das holländ. H.G.B. Art. 497 Abs. 2. Ähnlich auch Italien, Chile, Argentinien. Im englischen Recht ist ein solches Abandonrecht überhaupt nicht anerkannt.

3) Dies ergiebt sich von selbst aus der im Text Nr. 2 gedachten Tendenz der Vorschrift. Der Schiffer, der Flüssigkeiten ladet, soll Veranlassung

stimmung nicht jede Leckage, sondern nur eine erhebliche. Das Behältnis mufs „zum gröfseren Teil“, d. h. mehr als zur Hälfte geleert sein (Prot. S. 2327 ff.).

3. Liegt eine solche Leckage vor, so können die Güter dem Verfrachter für die Fracht und seine übrigen Forderungen überlassen werden. Dieses Recht des Abandons steht einmal dem Empfänger zu. Wenn er davon Gebrauch macht, so hat der Verfrachter nicht die Befugnis, sich wegen der Frachtzahlung an den Befrachter zu halten. Das gleiche Recht steht aber auch dem Befrachter zu, wenn der Empfänger die Annahme verweigert, und nun der Befrachter auf Zahlung der Fracht in Anspruch genommen wird (Prot. S. 2327 f.). Die Abandonerklärung mufs eine ausdrückliche sein. Der Abandon ist nicht schon in der Zurückweisung der Annahme der Güter zu finden, sondern es mufs die Erklärung hinzukommen, dafs die Güter dem Verfrachter für die Fracht überlassen werden (Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 29. April 1867 in Kierulffs Samml. III S. 322).

4. Eine Leckage wird nicht nur bei Fässern angenommen, sondern überhaupt bei allen Behältnissen, die zum Versenden von Flüssigkeiten gebraucht werden, nicht aber bei Flaschen und anderen Gefäfsen, die wieder in Kisten oder anderen Behältnissen verpackt sind. Die Kiste, welche gefüllte Flaschen enthält, kann man nicht als ein mit Flüssigkeiten oder flüssigen Waren gefülltes Behältnis bezeichnen, und die einzelnen Flaschen bilden nicht den Gegenstand des Transportes (Prot. S. 2329, 3927).

5. Das Recht des Abandons kann nicht nur hinsichtlich der ganzen Ladung, sondern auch hinsichtlich einzelner Gefäfse ausgeübt werden[4]). Es mufs in diesem Falle eventuell eine Verteilung der Fracht auf die einzelnen Frachtstücke durch ein sachverständiges Verfahren stattfinden (Prot. S. 2331).

---

haben, im eigenen Interesse besonders achtsam auf die Qualität der Behältnisse zu sein. Er übernimmt den Transport mit einem gesetzlichen Risiko. Nur falls er absichtlich getäuscht wurde, z. B. durch Vorzeigung unrichtiger Böttcheratteste, würde er zu einem Deliktsanspruch gegenüber dem täuschenden Ablader, nicht aber gegenüber dem gutgläubigen dritten Empfänger befugt sein. Auch mag ihm bei unrichtiger Bezeichnung der Ware unter Umständen gemäfs § 563 oder eines Specialgesetzes polizeilichen Inhaltes ein weiterer Anspruch gegen den Schuldigen zustehen (vgl. Bem. 1 u. 2 zu § 563). Die hiermit übereinstimmende Auffassung de Courcys, *Quest. mar.* I S. 166, wird mit Unrecht von Lewis (Kommentar S. 333) unter Berufung auf Desjardins III S. 673 bekämpft. Abweichend bestimmen Skandinavien § 152 und Finnland Art. 107, dafs der Abandon nicht zulässig sei, wenn der Schiffer die mangelhafte Beschaffenheit der Fässer bei der Abladung auf dem Konnossement vermerkt hat. Auch nimmt die französische Praxis an, dafs der Abandon nicht zulässig sei, wenn die Leckage die Folge innerer Fehler (*vice propre*) des Inhalts der Fässer sei, vgl. Jacobs I Nr. 335. — Die ganze Bestimmung ist etwas veraltet, auf dem Kongrefs zu Antwerpen beschlofs man einstimmig, ihre Abschaffung zu empfehlen (*Actes* p. 218).

4) Dies wurde schon von Pothier als ein allgemeiner Gebrauch bezeichnet, vgl. Desjardins III S. 673 f.

6. Das Abandonrecht hört auf, sobald der Abnehmer selbst oder durch seine Leute die Güter thatsächlich in Besitz genommen hat, um zu verhindern, dafs fortschreitende Leckage dem Schiff zur Last gebracht wird. Es ist also unzulässig, sich durch irgendwelche Vorbehalte dabei die eventuelle künftige Ausübung des Rechts zu sichern, und es ist auch gleichgültig, ob die Besitznahme schon eine „Übernahme" im Sinne der §§ 608, 609 darstellt (Prot. S. 2332).

7. Natürlich kann das Recht des Abandons vertragsmäfsig entzogen werden, so durch die Klausel, dafs die Fracht „auch für nur teilweise voll abgelieferte und für leergeleckte Fässer zu bezahlen" ist (Entsch. des R.O.H.G. XIX S. 267), ebenso Nr. XI der Hamburger Bedingungen (s. Anhang). Eine solche Bedeutung hat man jedoch der Klausel „frei von Leckage" nicht beilegen wollen, über deren Bedeutung s. § 657 (Prot. S. 2329 ff.).

8. Das Abandonrecht ist unabhängig davon, wem die Schuld des Eintritts der Leckage beizumessen ist. Ist der Schiffer schuldig, sei es durch Verletzung der Vorschrift des § 658, sei es durch fehlerhafte Stauung oder mangelnde Sorgfalt während der Reise, so kann dies weitergehende Ansprüche wegen Beschädigung oder teilweisen Verlustes zur Folge haben, die durch den Abandon (der nur den Frachtanspruch beseitigt) nicht berührt werden. Ist der Ablader schuldig, so giebt dies dem Verfrachter kein Einrederecht gegen den Abandon, sondern nur gegen weitergehende Ansprüche der obgedachten Art.

§ 617.

Für Güter, die durch irgend einen Unfall verloren gegangen sind, ist keine Fracht zu bezahlen und die etwa vorausbezahlte zu erstatten, sofern nicht das Gegentheil bedungen ist.

Diese Vorschrift kommt auch zur Anwendung, wenn das Schiff im Ganzen oder ein verhältnifsmäfsiger oder ein bestimmt bezeichneter Raum des Schiffes verfrachtet ist. Sofern in einem solchen Falle das Frachtgeld in Bausch und Bogen bedungen ist, berechtigt der Verlust eines Theiles der Güter zu einem verhältnifsmäfsigen Abzuge von der Fracht.

1. Der auch von den fremden Gesetzgebungen[1]) anerkannte Grundsatz, dafs für die durch einen Unfall verloren gegangenen

1) So bestimmt der franz. *Code de comm.* Art. 302 Abs. 1: *Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement pillées par des pirates ou prises par les ennemis* (Desjardins III S. 670, vgl. jedoch Art. 301 in Bem. zu § 715 in betreff in grofser Haverei aufgeopferter Güter). Ebenso der belgische *Code de comm.* II Art. 97; das holländische H.G.B. Art. 482; spanische H.G.B. Art. 661; Italien Art. 578; Argentinien Art. 1028; Skandinavien § 151; finnländisches Seegesetz Art. 108. Das englische Recht steht durchgehends auf dem Standpunkt, dafs in Ermangelung einer anderen Abrede Fracht nur zu zahlen ist, wenn und soweit am Bestimmungsort die Ladung beschädigt oder nicht beschädigt abgeliefert

Güter eine Fracht — vom Empfänger wie vom Befrachter — nicht zu bezahlen ist, hat seinen Grund in der Auffassung, „dafs der Schiffer nicht eher einen Anspruch auf Bezahlung der Fracht habe, als bis der bedungene Transport der Ware (ganz oder bei znlässigem Rücktritt teilweise) ausgeführt und letztere abgeliefert sei“ (Prot. S. 2333, Motive zum preufs Entw. S. 275). § 63 Binnenschiff.Ges. billigt Distanzfracht zu.

2. Dafs in dem gleichen Falle der vorausbezahlte Frachtvorschufs zurückzuzahlen — ein Princip, das allerdings erst von der Hamburger Konferenz aufgenommen wurde, während der preufsische Entwurf (Art. 504) nach dem Vorgange des englischen Rechts[2]) den entgegengesetzten Grundsatz adoptiert hatte —, ist lediglich eine Konsequenz des ersten Satzes und ist gleichfalls in fast allen neueren Gesetzgebungen anerkannt[3]). Die Fracht mufs zurückgezahlt werden, mag sie dem Reeder persönlich als Fracht (als Abschlagszahlung), mag sie dem Kapitän als Vorschufs vom Befrachter gezahlt sein (Entsch. des R.O.H.G. XV S. 60). Diese Regel kann jedoch durch Vereinbarung der Kontrahenten ausgeschlossen werden. Und zwar kann eine solche Vereinbarung eine ausdrückliche (vgl. unten Nr. 6) oder stillschweigende sein. Eine Vereinbarung der letzteren Art liegt vor, wenn Befrachter das Seerisiko übernimmt, und demgemäfs den Vorschufs als eigenes Risiko zu versichern hat, z. B. nach der Klausel: „Der Befrachter hat die Vorschufsgelder auf Kosten des Verfrachters versichern zu lassen“; der Vorschufs soll sein „*subject to insurance*“, „*money to be advanced against freight including insurance and interest*“, „*l'affréteur fera assurer les avances*“ mit oder ohne den Zusatz „*la prime demeurant à la charge du fréteur*“. — Hierdurch übernimmt der Befrachter, welcher das Recht erhält, „Ersatz der Versicherungskosten aufser dem Vorschufsbelauf“ und Zinsen von

---

wird (vgl. N. 1 zu § 630). Jedoch ist Fracht, die in Bausch und Bogen bedungen ist (*lump freight*), und somit auch wohl Zeitfracht zu zahlen, wenn auch nur ein Teil der Ladung abgeliefert wird. Wird von dem Schiffer Ladung im Interesse derselben im Nothafen oder sonst vor Erreichung des Bestimmungsorts verkauft, so ist keine Fracht zu zahlen, wenn nicht der Interessent sich ausdrücklich oder stillschweigend (durch Unterlassung von Protest nach einer ihm gemachten Mitteiluug von der Absicht des Verkaufs) mit dem Verkauf einverstanden erklärt hatte. Letzterenfalls ist, wie im Fall gegenseitig verabredeter vorzeitiger Aufhebung des Frachtvertrages, z. B. bei Rücknahme der Laduug im Nothafen während Ausbesserung des Schiffes, nur Distanzfracht zu zahlen, vgl. Scrutton p. 252, 254, 256, 257. Auch kann unter Umständen bei Verkauf von Ladung unterwegs die entgehende Fracht in Havarie grosse gebracht werden, vgl. N. 1 zu § 715. Der Frachtvorschufs wird überall wie bei uns behandelt, vgl. Scrutton p. 248, s. jedoch N. 2. Portugal Art. 555 § 1 billigt für im Nothafen verkaufte Güter Fracht nur zu abzüglich der dadurch dem Verfrachter ersparten Kosten.

2) Dieses läfst wenigstens das Rückforderungsrecht cessieren, wenn die Fracht nach dem Vertrage vor der Ablieferung der Waren zu zahlen war, und nicht unter dem Frachtvorschufs in Wahrheit ein Darlehn gemeint ist; s. Abbott S. 541 f.; Maclachlan S. 519.

3) So in den bei Scrutton p. 248 citierten Gesetzen.

dem Verfrachter zu verlangen, das Risiko des Frachtvorschusses, und der Verfrachter bleibt auch im Falle des Verlustes der Waren „von der Rückzahlungspflicht selbst dann frei, wenn der Befrachter die ihm dargebotene Möglichkeit, auf Kosten desselben Versicherung zu nehmen, unbenutzt gelassen haben sollte“, vgl. R.O.H.G. Entsch. Bd. XV Nr. 23, O.L.G. Hamburg Hans. XII Nr. 22, XVII Nr. 64, Reichsgericht Seufferts Archiv Bd. 47 Nr. 221, Entsch. Bd. 38 S. 50, 53, Urt. vom 28. Oktober 1896, Zeitschr. für Versicherungswesen Bd. IV S. 362 (Bolze Bd. XXIII Nr. 542)[4]. Dafs über den Frachtvorschufs ein Verpflichtungsschein ausgestellt wird, laut dessen nach Beendigung der Reise gegen Übertragung der Rechte aus der Versicherung der Schiffer den Vorschufs zu erstatten hat, ändert an der Rechtslage nichts (vgl. das citierte Urteil vom 28. Oktober 1896).

3. „Unfall“ bedeutet hier jedes zufällige Ereignis, welches den Verlust verursacht, vgl. § 633, wo statt „Unfall“ geradezu das Wort „Zufall“ steht. Es fällt darunter auch die Aufopferung von Gütern in grofser Haverei, vgl. §§ 539, 711, 715, 618 Abs. 2. Durch „irgend einen“ Unfall drückt aus, dafs es gleichgültig ist, ob das Schiff den Unfall (Zufall) an sich zu vertreten hat oder nicht, vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. 25 Nr. 1 (Prot. S. 2334). Ausnahme § 618 Abs. 1. Hier schützen daher auch die Negligenzklausel und andere die Haftung für zufällige Ereignisse einschränkende Befreiungsklauseln nicht. Ist der Unfall durch Verfehlung gegen

4) In betreff des so endgültig vorausbezahlten Frachtvorschusses sind noch folgende Sätze zu merken:

a. Wird nach den folgenden Grundsätzen (§ 630 ff.) nicht volle, sondern nur Distanzfracht verdient, so wird der Vorschufs auf die verdiente Distanzfracht angerechnet. Soweit aber hiernach auf den Vorschufs (d. h. auf den Teil der verdienten Fracht, der auf diesen verrechnet wird) Beiträge zur Havarie grosse entfallen, sind dieselben dem Befrachter in Rechnung zu stellen, da er das Seerisiko trägt, H.G.Z. XII Nr. 11, Hans. I Nr. 39, XVII Nr. 64.

b. Nur der zahlende Befrachter, nicht der Verfrachter, dem gezahlt wird, kann den Frachtvorschufs versichern (vgl. § 20 der allgem. Seevers.-Beding.), R.O.H.G.Entsch. Bd. XV Nr. 23, Hans. XII Nr. 22.

c. Hat der Befrachter, der auf die Charterfracht endgültig Fracht vorausbezahlt hat, seinerseits von Unterbefrachtern ebenfalls auf die Konnossementsfracht endgültige Frachtvorschüsse erhalten, so geht das versicherbare Seerisiko insoweit auf die Unterbefrachter über. Der Befrachter kann aber aufser dem ihm hiernach noch verbleibenden Seerisiko den Überschufs der Konnossements- über die Charterfracht versichern, R.G.Entsch. Bd. 38 S. 50 ff.

d. Frachtvorschufs, d. h. der Teil der Charterfracht, den der Befrachter definitiv vorausbezahlt hat, kann als der Seegefahr für den Verfrachter entzogen nicht verbodmet werden, wohl aber die volle Konnossementsfracht. In solchem Fall verliert der Befrachter die Deckung für seinen Frachtvorschufs, wenn die Konnossementsfracht durch die Bodmerei absorbiert wird und der ihm zustehende Regrefs gegen das Seevermögen des Reeders auch keine Deckung gewährt. Der Versicherer des Frachtvorschusses ist für diesen Ausfall haftbar. Ebenso für die auf den Frachtvorschufs entfallenden Havariebeiträge Hans. XII Nr. 22, Reichsger.Urteil vom 12. Januar 1891 Seufferts Archiv Bd. 47 Nr. 221.

§ 563 oder besondere Polizeigesetze (vgl. Bem. zu § 563 Nr. 1) oder sonstige Delikte eines Dritten verursacht, so kann daraus gegen den Schuldigen ein Anspruch auch wegen des durch Frachtverlust entstehenden Schadens verfolgt werden. Ist der Verlust von dem Schiff verschuldet, so folgt der Verlust der Fracht von selbst, ist der Verlust von dem Ladungsbeteiligten verschuldet, so folgt seine Pflicht zur Frachtzahlung von selbst.

4. „Verloren gegangen" begreift auch teilweisen Verlust, nicht dagegen Beschädigung. Für beschädigte Güter ist daher volle Fracht zu zahlen, vorbehältlich der Gegenansprüche aus der Beschädigung, vgl. S. 248 N. 5. Verlust und nicht blofse Beschädigung ist anzunehmen, wenn die Ladungsgüter so verändert sind, dafs sie den Verkehrsbegriffen nach nicht mehr Sachen bisheriger Art oder wertlos sind, z. B. wenn Fensterglas zu Scherben, Maschinen zu altem Eisen geworden sind, vgl. Carver, sect. 549, R.O.H.G.Entsch. Bd. 25 Nr. 1, R.G.Entsch. Bd. XIII Nr. 31: „wenn sie ihre ursprüngliche Beschaffenheit eingebüfst haben oder doch gänzlich entwertet oder ihrem Eigentümer ohne Aussicht auf Wiedererlangung entzogen sind". Sind die Güter im Sinne des Frachtvertrages abgeliefert, wenn auch nicht an den Empfänger selbst, z. B. durch Übergabe an die Quaiangestellten (vgl. hierüber Bem. Nr. 2 zu § 606), so ist auch die Fracht verdient, ein späterer Verlust trifft auch insoweit den Ladungsinteressenten. So in Anwendung auf am Quai verbrannte Güter O.L.G. Hamburg Hans. IX Nr. 20; Reichsger. vom 14. April 1888 Hans. IX Nr. 114 (Bolze VI Nr. 534).

5. § 617 ist nicht anwendbar, wenn die Waren nicht durch den Unfall selbst völlig verloren gehen. Daher ist, soweit der Vertrag nicht gegen Distanzfracht lösbar ist (§§ 630, 634, 637), volle Fracht für Güter zu zahlen, die im Nothafen im alleinigen Interesse des Ladungsinteressenten, sei es von diesem, sei es von dem Schiffer, gemäfs § 535 verkauft werden, obwohl das Schiff oder ein zulässigerweise (vgl. Bem. Nr. 3 zu § 565) substituiertes Schiff bereit und (wenn auch erst nach Reparatur) im stande zur Fortsetzung der Reise war, der Regel nach (s. § 628 Bem. Nr. 6) auch dann, wenn die Weiterreise wegen Gefahr drohenden Zustandes der Ladung unmöglich geworden war, O.A.G. Lübeck Kierulff VI S. 352 ff. (auch H.G.Z. III Nr. 23), R.O.H.G.Entsch. XXV S. 11 ff., R.G.Entsch. XIII Nr. 31, vgl. Bd. I S. 403[5]), ebenso

5) War der Verkauf seitens des Schiffers ungerechtfertigt (vgl. über dessen Zulässigkeit Bd. I S. 402), so haftet auch der Verfrachter (mit Schiff und Fracht) für den Schaden. Dieser Schaden ist Gegenstand eines Gegenanspruches, der Anspruch auf die volle Fracht bleibt bestehen (Bd. I S. 403). — Das Oberlandesgericht Hamburg ist geneigt, in den im Text behandelten Fällen nur Distanzfracht zuzusprechen, wenn infolge des Verkaufs der Ladung das Schiff die Reise aufgiebt. So spricht es nur Distanzfracht zu in einem Fall, wo der Schiffer im Nothafen die ganze Ladung wegen Gefahr der Selbstentzündung verkaufte, Hans. XIV Nr. 101. Denn hier sei das Schiff nicht bereit gewesen, die Reise fortzusetzen, da es selbst den Verkauf veranlafste. Dabei wird die Stellung des Verfrachters und des für

für solche Güter, welche als zunächst nicht des weiteren Transports fähig im Nothafen zurückgelassen werden müssen, um dort repariert zu werden, R.G.Entsch. Bd. 14 Nr. 14. Auch ist Fracht zu zahlen, wenn die Güter im Fall des § 540 von dem Schiffer verkauft werden, da hier der Ladungsinteressent nur ein Kreditgeschäft mit dem Reeder durch den Schiffer eingeht, anders bei Verkauf im Fall des § 539, vgl. Bem. zu diesen Paragraphen und §§ 618 Abs. 2, 711, 715. Die Verbodmung der Güter schliefst den Frachtanspruch in keinem Fall aus. — Eingreifen einer Behörde, welches die Fortsetzung des Transportes unmöglich macht, z. B., abgesehen von den Fällen des § 629, gerichtliche Konfiskation, von den Polizeibehörden veranlafster Verkauf im polizeilichen Interesse oder blofse Untersagung des Weitertransportes, Arrest, Beschlagnahme sind nicht Verluste durch Unfall, sondern Zufälle, welche die weitere Ausführung des Frachtvertrages unmöglich machen. (Über deren Einwirkung s. Bem. Nr. 2 und 6 zu § 628.)[6]) Ordnet die Behörde da-

die Ladung handelnden Schiffers nicht auseinander gehalten, vgl. §§ 582, 637, 638. Es wird verkannt, dafs das Schiff der Pflicht der Weiterbeförderung ledig wurde, weil dieselbe sich als unmöglich herausstellte, vgl. N. 1 zu § 628. In dem Fall Hans. XIX Nr. 110 (auch Seufferts Archiv Bd. 54 Nr. 44) war das Schiff im Nothafen kondemniert, wurde aber nicht verkauft, sondern repariert, so dafs ein Fall des § 630 nicht vorlag, trotzdem wurde für die verkaufte Ladung nur Distanzfracht zugesprochen, was den §§ 637, 638 widerstreitet. — Aus denselben Gründen widerlegen sich die Erinnerungen von Heck (Haverei S. 485) gegen die im Text cit. Entscheidungen. — Sind die in den Nothafen geretteten Güter so wertlos geworden, dafs ihr Erlös nicht die Kosten des Verkaufs decken würde oder deckte, so sind dieselben als verloren zu betrachten, wenn es gleichzeitig unausführbar war, dieselben vor völligem Verderb an das Endziel der Reise zu befördern, denn in solchem Fall ist kein Vermögenswert vorhanden, der dort abgeliefert werden kann, vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. 25 Nr. 1. A. M. Lewis I S. 336. Dasselbe gilt, wenn die Güter im Nothafen oder dem dafür geltenden Marktort unverkäuflich und auch nicht mehr an das Endziel verschiffbar waren. Werden diese Güter aber nur im Interesse der übrigen, demselben Beteiligten gehörigen Ladung im Nothafen zurückgelassen, weil sie diese gefährden würden, so ist Fracht dafür zu entrichten, weil der Transport nur im Interesse des Ladungsbeteiligten unterbleibt. Werden Waren unterwegs gemäfs § 563 an das Land gesetzt oder über Bord geworfen, so ist Fracht zu zahlen, soweit das Schiff keine Mitschuld trifft, es liegt kein Unfall vor. Sind Güter (ohne gleichzeitigen Untergang des Schiffs selbst, hierüber s. § 630) gesunken, z. B. über Bord gewaschen, so sind dieselben „verloren“, soweit man nicht thatsächlich dieselben durch Bergung zurück erhält oder durch Verkauf in gesunkenem Zustand einen Erlös erzielt, R.G.Entsch. Bd. XIII Nr. 31. Es wird aber solchenfalls (analog der Vorschrift des § 630) Beschränkung der Haftung auf den geretteten Wert anzunehmen sein, R.G. a. a. O. S. 125 und Mot. zum preufs. Entwurf S. 281.

6) Wird ein solcher Verkauf von der Behörde am Bestimmungsort selbst angeordnet, so ist derselbe auf den Frachtvertrag überhaupt ohne Einflufs, da die Reise beendet war und der Erlös an die Stelle der Ware tritt (so O.A.G. Lübeck, Urt. vom 29. April 1867, Kier. III S. 314 ff., Löschung und Verkauf einer in Brand geratenen Kohlenladung). In dem Fall dieser Entscheidung war das Einschreiten der Behörde von den Empfängern selbst veranlafst. Lewis I S. 336 will nun anders entscheiden, wenn die Behörde aus eigenem Antrieb eingeschritten wäre, dazu ist jedoch kein Grund vorhanden. Das Schiff liefert an Stelle der Ware auch in diesem Fall den Erlös ab.

gegen die Vernichtung von Gütern an, z. B. von Lumpen im sanitären Interesse zur Verhütung einer Verbreitung der Cholera, so liegt Verlust durch Unfall vor, wenn der Ladungsinteressent ohne Schuld war. Dabei kann es keinen Unterschied machen, ob ein solches Eingreifen während der Reise oder im Bestimmungshafen vor der Ablieferung geschieht.

6. Die Klausel *„freight earned, ship lost or not lost"*, bezieht sich auch auf den Fall, dafs die Güter ohne das Schiff selbst verloren gehen, schliefst also die gesetzliche Regel des § 617 aus, R.G.Entsch. XI Nr. 21.

7. Der letzte Satz des zweiten Absatzes („Frachtgeld in Bausch und Bogen") ist auch auf die Fälle der Zeitfracht zu beziehen (Prot. S. 3925), es ist also auch auf diese § 617 anwendbar. So ist auch in England die Praxis (Carver, sect. 571). Es mufs in solchem Falle die Zeitfracht der ganzen Reise einschliefslich ihrer Vorbereitung bis zur Löschung als Gesamtfracht der ganzen Ladung angesehen werden, welche bei teilweisem Verlust auf das verlorene Gut verhältnismäfsig zu verteilen ist (vgl. über die Natur der Zeitfracht Bem. Nr. 3 zu § 556). Wollte man die Anwendung des § 617 und folglich auch des § 633 hier ausschliefsen, so würde sich das unbillige Resultat ergeben, dafs der Zeitbefrachter, der auf Unterfracht Stückgüter annimmt, zwar die Konnossementsfracht verlorener Güter gemäfs § 617 einbüfsen, aber seine Charterfracht zahlen müfste. Er würde also das Risiko eines Ausrüsters tragen, obwohl ihm nicht die gleichen Rechte zustehen. Dieser Sinn darf dem Zeitfrachtvertrag nicht ohne zwingende, aus seinem besonderen Inhalt zu entnehmende Gründe beigelegt werden, die bei denjenigen Zeitfrachtverträgen, welche sich den reinen Mietsverträgen nähern (vgl. Bem. Nr. 2 zu Art. 477 [§ 510]), bisweilen zu finden sein werden. Wird darin bedungen, dafs der Befrachter die Fracht zu versichern habe, so gilt das oben Nr. 2 in betreff der Frachtvorschüsse Gesagte auch hier.

§ 618 *).

Ungeachtet der nicht erfolgten Ablieferung ist die Fracht zu zahlen für Güter, deren Verlust in Folge ihrer natürlichen Beschaffenheit, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage, eingetreten ist, sowie für Thiere, die unterwegs gestorben sind.

Inwiefern die Fracht für Güter zu ersetzen ist, die in Fällen der grofsen Haverei aufgeopfert worden sind, wird durch die Vorschriften über die grofse Haverei bestimmt.

*) Art. 619 des alten H.G.B. Abs. 1 lautete abweichend:
Ungeachtet der Nichtablieferung ist die Fracht zu zahlen für Güter, deren Verlust in Folge ihrer natürlichen Beschaffenheit (Art. 607) eingetreten ist, sowie für Thiere, welche unterwegs gestorben sind.

1. Die Änderungen des neuen H.G.B. sind nur redaktionell. Die Anfangsworte „Ungeachtet der nicht erfolgten Ablieferung“ sollen nur den Gegensatz ausdrücken, in welchem sich dieser Paragraph zum vorigen (als Ausnahme in betreff der Fracht für durch zufällige Ereignisse verlorene Ladung) befindet. Es ist aber daraus nicht etwa der Schlufs zu ziehen, „dafs in allen, in diesem Paragraphen nicht erwähnten Fällen der Nichtablieferung keine Fracht zu zahlen sei“. Es sind die verschiedenen Fälle, in denen die Nichtablieferung im Bestimmungsort durch einen Zufall herbeigeführt ist, „in Kategorien gebracht und für die einzelnen Kategorien selbständige Regeln aufgestellt“, wonach bald gar keine Fracht (§ 617), bald blofse Distanzfracht (§ 630 ff.), bald volle Fracht zu bezahlen ist[1]) Entsch. O.A.G. zu Lübeck vom 30. Juni 1870, Kierulff VI S. 351 f., 357, R.G.Entsch. XIII S. 123, XIV Nr. 14.

2. Zu Abs. 2 sind zu vergleichen §§ 706 Nr. 7, 711, 715, Bem. zu diesen Paragraphen und zu § 539, sowie Bem. Nr. 4 zu § 617; § 620 enthält eine Modifikation des § 618 in betreff des durch natürliche Beschaffenheit (Schwinden, Leckage) entstehenden Mindergewichts oder Mindermafses, wenn die Fracht nach Gewicht oder Mafs bedungen ist (vgl. auch § 656).

§ 619.

Für Güter, die ohne Abrede über die Höhe der Fracht zur Beförderung übernommen sind, ist die am Abladungsorte zur Abladungszeit übliche Fracht zu zahlen.

Für Güter, die über das mit dem Befrachter vereinbarte Mafs hinaus zur Beförderung übernommen sind, ist die Fracht nach dem Verhältnisse der bedungenen Fracht zu zahlen.

1. Dafs der Abladungsort mafsgebend sei, war schon vor Erlafs des H.G.B. Praxis (vgl. Voigt, Neues Archiv f. H.R. II S. 283). So auch in England Carver, sect. 574. Dafs überhaupt Fracht zu zahlen, gilt als stillschweigend vereinbart, so lange nicht ausdrücklich unentgeltliche Beförderung bedungen ist (vgl. § 632 Abs. 1 B.G.B.). Ist mit Rücksicht auf bekannte oder veröffentlichte Frachttarife (bei Stückgütern) kontrahiert, so sind diese mafsgebend, vgl. § 556 Bem. Nr. 8.

2. Verschieden von dem Fall des Abs. 2 ist der Fall der Verladung anderer Güter an Stelle der bedungenen, vgl. hierüber § 562, über Staffeltarife daselbst N. 2.

---

1) Der in dem Abs. 1 ausgesprochene Grundsatz, namentlich in betreff der Tiere, war schon im älteren Recht anerkannt (s. Pöhls, Seerecht II S. 575; Kaltenborn, Seerecht I S. 371) und gilt auch nach fremden Rechten, so Finnland Art. 106, Skandinavien §§ 142, 151; vgl. Desjardins III S. 670 f., nicht aber nach der § 617 N. 1 mitgeteilten Regel des englischen Rechts, Carver, sect. 548. Einige Juristen (Abbott p. 534, Maclachlan p. 491) wollen unterscheiden, ob die Vereinbarung dahin ging, *to pay freight for transporting them* oder *to pay for the lading and undertaking to carry them*. Letzterenfalls soll die Fracht verdient sein, wenn auch die Tiere sterben, ersterenfalls nicht, wofür sie citieren l. 10 pr. Dig. XIV 2.

§ 620.

Ist die Fracht nach Mafs, Gewicht oder Menge der Güter bedungen, so ist im Zweifel anzunehmen, dafs Mafs, Gewicht oder Menge der abgelieferten und nicht der eingelieferten Güter für die Höhe der Fracht entscheiden soll.

1. Mafs und Gewicht der abgelieferten und eingelieferten Güter kann vermöge der natürlichen Beschaffenheit sich unterscheiden. Handelt es sich um Waren, welche unterwegs schwinden, lecken u. s. w., so tritt eine Minderung von Mafs und Gewicht, handelt es sich um Waren, die Feuchtigkeit anziehen, aufquellen u. s. w., so tritt eine Vermehrung ein. Ersterenfalls müfste nach der Regel des § 618 das eingelieferte Gewicht mafsgebend sein; § 620 legt aber der Abrede, dafs die Frachtberechnung nach Mafs und Gewicht stattfinden soll (Gegensatz: Fracht in Bausch und Bogen), für beide Fälle die präsumtive Bedeutung („im Zweifel") bei, dafs das abgelieferte Mafs oder Gewicht mafsgebend sein soll, womit dann auch, abgesehen von natürlichen Veränderungen des Gewichts oder Raumgehalts, für den Zahlungspflichtigen der Vorteil verbunden ist, dafs er selbst bei der Löschung zu einer Kontrolle des Mafses oder Gewichtes, nach welchem er zahlen soll, im stande ist. Davon macht § 656 wieder für Konnossemente die Ausnahme, dafs die Angabe von Mafs und Gewicht in denselben für die Frachtberechnung unbedingt mafsgebend sein soll, wenn das Konnossement nichts Abweichendes bestimmt. Wann letzteres anzunehmen, s. Bem. zu § 656. Diese Ausnahme gilt freilich an sich nur dem selbständigen Empfänger gegenüber (§ 651). Aber da die Regel des § 620 nur eine präsumtive ist, d. h. nur dann gilt, wenn nicht ein anderer Wille der Kontrahenten im einzelnen Falle nachweisbar ist (Kierulff VI S. 54 ff., Seufferts Archiv Bd. 27 S. 403 ff.), so kann unter Umständen die Angabe des Mafses oder Gewichts im Konnossement auch gegenüber dem Befrachter bei der Frachtberechnung nach deren Willen mafsgebend sein sollen. Es wird dies der Regel nach anzunehmen sein, wenn bei Verfrachtung im Ganzen über die ganze Ladung ohne Unterverfrachtung nur ein Konnossement ausgestellt wird, welches in betreff der Fracht gegenüber der Chartepartie nichts ändert, namentlich aber dann, wenn es sich um eine Ware (wie z. B. Holz) handelt, die auf der Reise keinen erheblichen Änderungen in ihrem Raumgehalt unterliegt, das Konnossement auf den Namen oder an die Order des Befrachters selbst ausgestellt wird und bei der Beladung eine Vermessung und Verwiegung stattgefunden hat. Es kann in solchem Fall, abgesehen von besonderen Bedenken (z. B. kollidierenden Interessen des Abladers und Befrachters), nicht angenommen werden, dafs eine von einander verschiedene Konnossements- und Charterfracht vorhanden sein sollte. Auch treffen hier dem Befrachter gegenüber gerade so wie dem von ihm verschie-

denen Empfänger gegenüber die Gründe der Vorschrift des § 656 zu: Erleichterung der Frachtberechnung, Ersparung neuer Messungen u. s. w. bei der Löschung (vgl. Hamburger Regel XI im Anhang dieses Abschnitts)[1]).

2. Ist das Abgelieferte der Regel des § 620 gemäfs der Frachtberechnung zu Grunde zu legen, so entscheiden ohne besondere Abrede in betreff der Ermittelung von Mafs und Gewicht die Gebräuche des Hafens, wo die Löschung erfolgt, vgl. Bd. I S. 64 und S. 190 dieses Bandes. Ist die Ware auf der Reise mit fremden Substanzen vermischt, so ist das Gewicht der letzteren in Abgang zu bringen, soweit dieselben nicht geradezu Bestandteil der Ware geworden sind, wie die Feuchtigkeit bei hygroskopischen Gütern. Liefert also z. B. bei einer Getreideladung das Schiff den Auskehr (Fegsel) mit ab, so ist ein Abzug am Gewicht wegen der Beimischung gerechtfertigt. Daher ist dem Urteil Hans. XVIII Nr. 53 nicht beizustimmen, welches bei Ablieferung des mit aus geschüttetem Salpeter (der Ladung) vermischten Bilgenwassers dem Empfänger nicht gestattet, das Gewicht des Wassers in Abzug zu bringen[2]).

---

1) So legt ein bisher ungedrucktes Erkenntnis des O.L.G. Stettin vom 25. Mai 1894 U. Nr. 503 de 92, allerdings mit einer etwas abweichenden Begründung, der Frachtberechnung in betreff einer Holzladung, die aus einem amerikanischen Hafen nach Wolgast gebracht, und hier an den Befrachter selbst — auf dessen Namen das Konnossement gestellt war — abgeliefert wurde, die im Konnossement angegebenen Mafse zu Grunde, da die Chartepartie, welche in betreff der Fracht in Bezug genommen war, weder ausdrücklich die letztere nach ausgeliefertem Mafs bestimmte, noch (wie häufig) Messungen nach den Gebräuchen des Bestimmungshafens vorschrieb. Der Ablader kann freilich ohne besondere Vollmacht nicht den Frachtvertrag ändern (vgl. Bem. Nr. 5 zu § 556, Bem. Nr. 6 zu § 651), aber wenn dieser keine ausdrückliche Bestimmung enthält, so kann, soweit das Gesetz nur eine „im Zweifel" anzuwendende Vorschrift enthält, auch auf das gesehen werden, was mit dem Ablader als gesetzlichem Vertreter des Befrachters verhandelt wird, um den wahren Willen der Kontrahenten festzustellen. — So legt auch die französisch-belgische Praxis der Angabe des Gewichts oder Mafses im Konnossement nicht blofs gegenüber dem Konnossementsinhaber, sondern überhaupt Bedeutung bei (Jacobs I S. 342).

2) In England gilt weder die Regel des § 620, noch die des § 656. Als Regel gilt vielmehr, dafs in Ermangelung einer Abrede oder eines entgegenstehenden Handelsgebrauchs Fracht nur zu zahlen ist für das niedrigste Gewicht (oder Mafs), also bei Waren, welche schwinden, nach abgeliefertem, bei Waren, welche zunehmen, nach eingenommenem Gewicht. Bei der Ablieferung ermitteltes Gewicht pflegt mit *„nett weight delivered"* ausgedrückt zu werden, *„delivered"* allein hält man für zweideutig. Das im Konnossement angegebene, von dem Schiffer anerkannte Gewicht (oder Mafs) ist nur dann der Frachtberechnung unbedingt zu Grunde zu legen, wenn dies ausdrücklich bedungen ist. Die Regel ist also Nachprüfung bei der Ablieferung (vgl. Carver, sect. 576—581), doch scheint man, wenn der Schiffer die Konnossementsangabe nicht anerkannt hat, die Fracht aber nach eingenommenem Gewicht (Mafs) zahlbar ist, der Konnossementsangabe die Bedeutung eines *prima facie*, durch Gegenbeweis widerlegbaren Beweises beizumessen, Carver, sect. 581. In dem Fall Hans. XIV Nr. 50 geht O.L.G. Hamburg anscheinend hierüber hinaus, also zu weit.

3. Ist nach Vertrag das eingenommene Gewicht mafsgebend, so mufs doch — abgesehen von besonderen Klauseln — für thatsächlich verlorene Güter (im Gegensatz von blofsem Verlust durch Schwinden, Leckage etc.) auf Grund des § 617 ein Frachtabzug stattfinden. Ist nach ausdrücklicher Bestimmung die Fracht entweder nach eingenommenem oder ausgeliefertem Gewicht oder Mafs zahlbar, so steht im Zweifel nach der Regel des § 262 B.G.B. dem Schuldner die Wahl zu, wobei als eingenommen das im Konnossement angegebene Gewicht (§ 656) gilt.

§ 621.

Aufser der Fracht können Kaplaken, Prämien und dergleichen nicht gefordert werden, sofern sie nicht ausbedungen sind.

Die gewöhnlichen und ungewöhnlichen Kosten der Schiffahrt, wie Lootsengeld, Hafengeld, Leuchtfeuergeld, Schlepplohn, Quarantänegelder, Auseisungskosten und dergleichen, fallen in Ermangelung einer entgegenstehenden Abrede dem Verfrachter allein zur Last, selbst wenn er zu den Mafsregeln, welche die Auslagen verursacht haben, auf Grund des Frachtvertrags nicht verpflichtet war.

Die Fälle der grofsen Haverei, sowie die Fälle der Aufwendung von Kosten zur Erhaltung, Bergung und Rettung der Ladung werden durch die Vorschriften des Abs. 2 nicht berührt.

1. Abs. 1 betrifft „Nebengebühren" (§ 614) des Verfrachters. Die Vorschrift schliefst die Forderung solcher auf Grund stillschweigenden Übereinkommens (z. B. bei vorhandenen beiden Teilen bekannten Gebräuchen) nicht aus. Das Wort „ausdrücklich" vor „bedungen" im Entwurf wurde gestrichen (Prot. S. 2341)[1]. Über Kaplaken, Primage vgl. Bd. I S. 420 ff., Fracht „*in full*" schliefst Primage aus. Über eine Prämie (*gratuity*) bei Ablieferung in guter Ordnung (die besonders zu erweisen ist) vgl. H.G.Z. VII Nr. 120.

2. Die Unkosten, welche der Abs. 2 aufführt, fafste man früher meistens unter den Begriff der kleinen oder ordinären Havarie zusammen, indem man darunter alle besonderen Ausgaben verstand, die ein beladenes Schiff gewöhnlich während der Reise, bis es im Hafen festgemacht ist, zu machen hat, wenn dieselben nicht das Schiff allein, sondern Schiff und Ladung gleichmäfsig angehen (Pöhls, Seerecht II S. 627; Kaltenborn, Seerecht II S. 57; § 1774 Preufs. A.L.R. II, 8). Diese Unkosten wurden

---

1) H.G.Z. VIII Nr. 50 (Oberger. Hamburg vom 22. Januar 1875) billigt demgemäfs in einem Fall, wo das Schiff nach Chartepartie an einem unladbaren Platz (Samana) die Ladung einnehmen sollte, Vergütung für auf Wunsch der Befrachter erfolgtes Versegeln nach dem nächsten, drei Meilen davon entfernten ladbaren Hafen (Cobeza) zu. Dies ist nur dann zu billigen, wenn der Vertrag nicht so auszulegen war, dafs die Ladung in dem Samana zunächst belegenen ladbaren Hafen einzunehmen sei (vgl. N. 1 zu § 560) oder falls ein Verschulden des Befrachters (der wissen mufste, dafs in Samana nicht geladen werden konnte) vorlag.

in Ermangelung einer vertragsmäfsigen Festsetzung in der Regel in der Weise auf Schiff und Ladung verteilt, dafs das Schiff ein Drittel, die Ladung zwei Drittel zu tragen hatte (§ 1782 Preufs. A.L.R. II, 8). Die neueren Gesetzgebungen haben regelmäfsig den Begriff der kleinen Havarie überhaupt aufgegeben, die gedachten Ausgaben als Unkosten des Schiffahrtsbetriebes aufgefafst und sie so durch das Schiff allein tragen lassen, indem von der Ansicht ausgegangen wurde, dafs diese Kosten nach der Meinung der Kontrahenten durch die Frachtgelder gedeckt werden sollten[1a]). Auf diesem Standpunkt steht auch das D.H.G.B.

3. Unter den Auslagen, welche durch Mafsregeln, zu denen der Verfrachter auf Grund des Frachtvertrages nicht verpflichtet ist, verursacht werden, sind Auseisungskosten und ähnliche aufserordentliche Reisekosten (vgl. z. B. Bolze II Nr. 963) zu verstehen. Für Kosten dieser Art, welche gewissermafsen „die Mitte halten zwischen grofser und kleiner Havarie“, hatte der preufsische Entwurf (Art. 507) das alte Recht beibehalten. Diese Ausnahme wurde aber auf der Hamburger Konferenz beseitigt, indem man geltend machte, dafs solche aufserordentliche Auslagen in der Regel nicht unbedingt erforderlich wären, dafs vielmehr dem Schiffer meistens die Wahl „zwischen der Aufwendung derselben und dem Abwarten der natürlichen Beseitigung des betreffenden Hindernisses“ bliebe, und ferner, dafs derselbe, wenn nicht „sein eigenes Interesse“ ihn „zu solchem Aufwande“ veranlafste, sich in der Regel zuvor „mit den Ladungsinteressenten in Benehmen setzen“ und sie „vertragsmäfsig“ dazu bewegen könnte, einen Teil jener Kosten zu tragen[2]) (Prot. S. 2341 f.). Natürlich wird der Schiffer zu einem solchen Abwarten nicht berechtigt sein, wenn er „infolge einer ausdrücklichen oder selbstverstandenen Bestimmung des Frachtvertrages“ (weil dieser sich nicht in anderer Weise ausführen läfst) zur Ergreifung der in Rede stehenden Mafsregel verpflichtet ist (Prot. S. 3931). In einem solchen Falle verliert die Mafsregel den Charakter einer aufserordentlichen, z. B. das Schleppen auf der Weser bis Geestemünde auf der Winterreise, vgl. Hans. I Nr. 92, III Nr. 32 (Urt.

1a) So der franz. *Code de comm.* Art. 406; holländ. H.G.B. Art. 708, 702; skandinav. Seegesetz § 153; finnländ. Seegesetz Art. 112 Abs. 3; vgl. belg. *Code de comm.* II Art. 99. In England werden die *several petty charges* der Schiffahrt noch als *average* bezeichnet, z. B. in der bisweilen vorkommenden Klausel: „*with primage and average accustomed*“. Was darunter gehört und wer sie zu tragen hat, hängt von den Gebräuchen ab. Früher namentlich wurde als Äquivalent für diese Unkosten mitunter ein kleiner Betrag, zuweilen durch einen geringfügigen Prozentsatz der Fracht ausgedrückt, in der Charteпartie oder dem Konnossement ausgeworfen. Vgl. Abbott S. 531; Maclachlan S. 472, 559; Carver, sect. 587.

2) In Lübeck bestand früher eine besondere gesetzliche Vorschrift über das Tragen der Kosten des Ein- und Auseisens. Da diese Bestimmung im Widerspruch steht mit dem D.H.G.B., so hat dieselbe heutzutage keine verbindliche Kraft mehr.

des Reichsger. vom 1. April 1882), Abbringung des Schiffs in regelmäfsig befahrenen seichten Stromengen ohne aufserordentliche Mafsregeln, Hans. V Nr. 53, VI Nr. 72; eine Leichterung, welche im regelmäfsigen Verlauf der Reise erfolgen mufs (vgl. § 706 Nr. 2 letzter Absatz), oder Benutzung von Leichterfahrzeugen zum Zweck usanzgemäfser Beladung in gleichem Fall, z. B. auf der Reede von Archangel aufserhalb der Barre, H.G.Z. VIII Nr. 148. Quarantänekosten fallen dem Schiff ohne Rücksicht auf den Grund ihrer Entstehung zur Last (also auch wenn der Aufenthalt nur geschieht zu einer Desinfektion der Ladung), ebenso Kosten, welche zur Ermöglichung einer früheren Ausladung gemacht werden, z. B. Kosten einer Leichterung, wenn aus dem Schiff selbst nicht ausgeladen werden darf (Hans. XV Nr. 72). Dagegen fallen darunter nicht die Kosten einer Löschung u. s. w. in einem anderen Hafen, den das Schiff zur Vermeidung der Quarantäne laut Klausel anlaufen konnte (vgl. R.G.Entsch. Bd. 25 S. 94).

4. Unter *havarie grosse* fallen nach dem eben Gesagten auf keinen Fall Kosten für Mafsregeln, die im regelmäfsigen Lauf der Reise erfolgen müssen, selbst wenn damit unmittelbare gemeinsame Gefahren vom Schiff und von der Ladung abgewandt werden, Hans. I Nr. 92, und die Aufwendungen dafür im Einzelnfall höher sind als gewöhnlich Hans. III Nr. 32 (Reichsgericht vgl. oben)[3]. Wann im übrigen Kosten unter *havarie grosse* fallen oder doch wie Berge- und Hülfslohn in den Fällen gemeinsamer Rettung nach Art derselben verteilt werden s. §§ 635, 700, 706, 753 und Bem. Nr. 9 und 10 zu § 700. Kosten, die allein zur Erhaltung oder Rettung der Ladung aufgewandt werden, kann Verfrachter von der Ladung zum vollen Betrag zurückfordern, mit Ausnahme solcher, die durch Mafsregeln entstanden sind, zu denen das Schiff nach Gebrauch ohne Gewährung besonderen Entgelts neben der Fracht verpflichtet ist, wie z. B. die erforderlichen Ventilationen, das Umstechen einer Getreideladung, soweit dasselbe auf dem Schiff ausführbar ist (anders Aus- und Wiedereinladung zum Zweck besserer Bearbeitung); für Fütterung und Verpflegung von Tieren unterwegs pflegt besonders bezahlt zu werden.

§ 622.

Ist die Fracht nach Zeit bedungen, so beginnt sie in Ermangelung einer anderen Abrede mit dem Tage zu laufen, der auf den-

---

3) Gegen diese Entscheidung polemisiert Heck, Grofse Haverei S. 130, 155 ff. Er will grofse Haverei eintreten lassen, auch wenn die Mafsregel nicht aufserordentlich war, wohl aber — wegen unvorhergesehener Hindernisse — der Kostenaufwand. Auf solche Hindernisse mufs der Verfrachter aber gefafst sein. Nur der Eintritt wirklicher Seenot und dadurch verursachter gröfserer Aufwand für die an sich regelmäfsige Hülfeleistung Dritter kann eine Ausnahme machen, wie das Reichsgericht richtig annimmt, vgl. Bem. Nr. 10 zu § 700.

jenigen folgt, an welchem der Schiffer anzeigt, dafs er zur Einnahme der Ladung, oder bei einer Reise in Ballast, dafs er zum Antritte der Reise fertig und bereit sei, sofern aber bei einer Reise in Ballast diese Anzeige am Tage vor dem Antritte der Reise noch nicht erfolgt ist, mit dem Tage, an welchem die Reise angetreten wird.

Ist Liegegeld oder Ueberliegezeit bedungen, so beginnt in allen Fällen die Zeitfracht erst mit dem Tage zu laufen, an welchem der Antritt der Reise erfolgt.

Die Zeitfracht endet mit dem Tage, an welchem die Löschung vollendet ist.

Wird die Reise ohne Verschulden des Verfrachters verzögert oder unterbrochen, so mufs für die Zwischenzeit die Zeitfracht fortentrichtet werden, jedoch unbeschadet der Vorschriften der §§ 637, 638.

1. Die Zeitfracht *(time charter)* ist nicht mit der Vermietung eines Schiffs an einen Ausrüster zu verwechseln. Über die Unterscheidung beider Fälle und die sich aus der Zeitfracht ergebenden Rechte und Pflichten s. Bd. I S. 299 ff. und Bem. Nr. 3 zu § 556. Da kein Mietsvertrag vorliegt, kommen die Grundsätze des bürgerlichen Rechts über Miete, z. B. in betreff stillschweigender Verlängerung, nicht zur Anwendung, vgl. R.O.H.G.Entsch. XVIII S. 80 ff. und Oberger. Hamburg vom 26. Oktober 1877, H.G.Z. VIII Nr. 5. Bei der Zeitfracht lassen sich folgende Kategorien unterscheiden:

a. Zeitfracht ohne Beziehung auf bestimmte Reisen, bei welcher das Schiff (der Regel nach innerhalb eines gewissen Gebietes) auf bestimmte Zeit (meistens monatweise) verfrachtet wird: eigentliche Zeitfracht.
b. Zeitfracht für eine bestimmte Reise oder mehrere bestimmte Reisen ohne Liegegeld oder Überliegezeit.
c. Zeitfracht für eine bestimmte Reise oder bestimmte Reisen mit Verabredung von Liegegeld oder Überliegezeit.

Auf die eigentliche Zeitfracht kommen nicht die Vorschriften zur Anwendung, welche lediglich Verfrachtung für eine bestimmte Reise oder zusammengesetzte Reisen voraussetzen, wie z. B. die Bestimmungen der §§ 580 ff. über Fautfracht, ferner über Lade- und Löschzeit, Liegegeld u. s. w., vgl. Prot. S. 2345, 3932, H.G.Z. VIII Nr. 5, Jur. Wochenschr. 1898 S. 667 Nr. 32. Wenn Liegegeld oder Überliegezeit (d. h. für die Beladung) vereinbart wird, so liegt nur Verfrachtung für eine bestimmte Reise vor, bei welcher nicht wie sonst die Fracht in einer Summe oder nach Gewicht, Mafs u. s. w., sondern nach der Zeit, welche dieselbe (d. h. nur die eigentliche Reise einschliefslich der Löschung) in Anspruch nimmt, bemessen wird. In solchen Fällen kommen also für die „Zeit der Vorbereitung die für die gewöhnlichen Fälle der Frachtbestimmung geltenden Vorschriften zur Anwendung“ (Prot. S. 3932 ff.). Auf diese Fälle (oben c) beziehen sich die Vorschriften des zweiten Absatzes des Paragraphen. Auf diese

Fälle und die Fälle oben b bezieht sich der dritte Absatz[1]). Soll auch für die Zeit der Löschung (die Zeit seit Ankunft im Endhafen) in den Fällen oben c dasselbe gelten, wie für die Zeit der Beladung, so mufs dies ausdrücklich gesagt werden. Rücktritt gegen Fautfracht wird bei der uneigentlichen Zeitfracht (oben b und c) als zulässig anzusehen sein, dieselbe ist der präsumtiven Reisedauer gemäfs zu berechnen.

2. Hinsichtlich des Beginns der Zeitfracht in den Fällen oben a und b sind in den verschiedenen Gesetzgebungen besonders zwei Grundsätze zur Geltung gelangt. Nach dem einen beginnt die Fracht mit dem Tage, an welchem das Schiff ausläuft[2]), nach dem anderen, der früher in den meisten deutschen Häfen als der herrschende bezeichnet werden konnte[3]), läuft die Fracht von dem Tage an, an welchem der Verfrachter das Schiff dem Befrachter zur Verfügung gestellt hat und auch thatsächlich in seetüchtiger Art bereit war. Das H.G.B. hat den letzteren Grundsatz adoptiert und die Einzelbestimmungen dem Princip des § 567 analog gegeben. Bei der Zureise in Ballast wird vorausgesetzt, dafs die Reise am Tage nach der Anzeige auch wirklich angetreten wird, falls nicht Wind und Wetter oder Order des Befrachters hindern.

3. Kann der Schiffer die Anzeige nicht erstatten, weil der Befrachter sich nicht an dem Orte aufhält, wo das Schiff liegt, auch daselbst keinen Bevollmächtigten hat, dem die Anzeige wirksam gemacht werden kann, so wird diese ersetzt durch „Erhebung eines Protestes über die Unausführbarkeit der Anzeigeerstattung", der unverzüglich dem Befrachter zuzustellen ist (Prot. S. 2346).

4. Die eigentliche Zeitfracht (oben Nr. 1a) endet mit Ablauf der festgesetzten Zeit, nach deren gemäfs Abs. 1 zu bestimmendem Beginn. Wird das Schiff über diese Zeit hinaus festgehalten, z. B. durch eine über den Endtermin sich ausdehnende Frachtreise, so kann es Fortzahlung bis zur Löschung, aber auch darüber hinaus, Ersatz seines vollen Schadens fordern (vgl. R.O.H.G. Entsch. Bd. 18 Nr. 19)[4]). Die uneigentliche Zeitfracht endet mit der Löschung nach Abs. 3 (vgl. oben Nr. 1).

5. In betreff der Einwirkung zufälliger Begebenheiten auf die Zeitfracht sind die gesetzlichen Bestimmungen lückenhaft. Die §§ 628—639 betreffen nur den Fall, wenn ein

---

1) Derselbe ist aus Art. 508 des preufs. Entwurfs übernommen, welcher sich, wie die Motive ergeben, überhaupt nur auf Zeitfracht für bestimmte Reise beziehen sollte, und gilt auch nach englischem und französischem Recht, Abbott p. 554.

2) Derselbe ist anerkannt im englischen Recht (Abbott S. 553); im französischen (*Code de comm.* Art. 275); im belgischen (*Code de comm.* II Art. 69).

3) So auch Portugal (Art. 546).

4) Häufig wird zum Schutz gegen solchen Anspruch bedungen, dafs eine während des Laufs der Frachtzeit begonnene neue Reise noch gegen Bezug blofser vertragsmäfsiger Zeitfracht vollendet werden dürfe. In dem Fall Gray c./a. Christee sprach der englische Richter auch ohne solche Klausel nur diese Zeitfracht für eine solche Reise zu, vgl. Abbott p. 557.

Schiff für eine bestimmte einfache Reise verfrachtet ist (vgl. Prot. S. 2370, 2430), kommen also in betreff der Zeitfracht nur dann direkt zur Anwendung, wenn das Schiff für eine bestimmte einfache Reise auf Zeit verfrachtet ist. Für diese Art der Zeitfracht sind dabei im § 637 Abs. 2 und § 638 (letztem Satz) einige besondere Vorschriften gegeben. § 640 Abs. 2 erklärt in Fällen einer zusammengesetzten Reise die §§ 628—639 nur soweit analog anwendbar, als Natur und Inhalt des Vertrages nicht entgegenstehen. Bei der eigentlichen Zeitfracht (oben Nr. 1a) sind die Reisen selbst noch unbestimmt. Es kann also nur von einer begrenzten analogen Anwendung der Vorschriften der §§ 628—639 die Rede sein, soweit Natur und Inhalt dieses immer noch auf der Grundlage der Werkverdingung stehenden Vertrages eine solche zuläfst. Dazu treten aber bei jeder Art von Zeitfracht die positiven Bestimmungen des § 622 Abs. 4, die ergeben, dafs zufällige Hindernisse, welche eintreten, nachdem das Schiff sich in der (Abs. 1 vorgeschriebenen) Art gestellt hat, den Lauf der einmal begonnenen Zeitfracht nicht hemmen, soweit nicht die besonderen eben erwähnten Specialvorschriften in den §§ 637 und 638 eingreifen.

Bei der eigentlichen Zeitfracht wird hiernach wie folgt zu unterscheiden sein:

a. Untergang des Schiffes in allen Fällen des § 628 Nr. 1 löst den Vertrag. Erfolgt derselbe nach Meldung des Schiffes (§ 622 Abs. 1), so erhält das Schiff Zeitfracht seit der Meldung bis zum Untergang.

b. Untergang der Ladung (vgl. §§ 628, 633) löst den Vertrag nicht auf, der Befrachter kann das Schiff auch nach Untergang der einen Ladung neu befrachten, aber nach dem der Werkverdingung entsprechenden Princip der §§ 617, 633 ist, soweit Ladung verloren geht, keine Fracht zu zahlen vgl. Bem. Nr. 7 zu § 617. Wenn der Vertrag aber ausnahmsweise ausdrücklich von vornherein zu dem Transport bestimmter Güter (z. B. Monatscharter zu successivem Transport gewisser Kohlenvorräte einer Zeche von England nach Hamburg) geschlossen wurde, hat deren Untergang die gänzliche Aufhebung des Vertrages zur Folge (vgl. Prot. S. 2368). Soweit bis dahin das Schiff vorgehalten war, hat es seine Zeitfracht verdient.

c. Zufälle, welche die rechtzeitige ordnungsmäfsige Gestellung des Schiffes (d. h. zum vertragsmäfsigen Termin) verhindern, gehen zu Lasten des Schiffes, da die Zeitfracht erst mit der Meldung beginnt. Der Befrachter kann aber auch wegen nicht rechtzeitiger Gestellung den Vertrag aufheben, wenn der erkennbare Zweck des Vertrages durch die Zögerung vereitelt wird (§ 637 vgl. §§ 634, 636 B.G.B).

d. Zufälle, welche nach geschehener ordnungsmäfsiger Gestellung des Schiffes (§ 622 Abs. 1) die Reise verzögern oder unterbrechen, gehen zu Lasten des Befrachters, d. h. es ist die

Zeitfracht fort zu entrichten. Von diesem Satz bestehen aber folgende Ausnahmen[5]): Es ist nach § 637 Abs. 2 Zeitfracht nicht zu entrichten, wenn und solange Verzögerung oder Unterbrechung eintritt durch eine Verfügung von hoher Hand (wogegen in betreff der Kosten des Aufenthaltes § 635 eintritt), und wenn und solange während der Reise das Schiff ausgebessert wird (§ 638 letzter Satz)[6]). Das Rücktrittsrecht ist wegen der hier gedachten Zufälle beiden Teilen versagt, weil sie sich über die laufende Reise hinaus gebunden haben, es sei denn, dafs sie nur auf bestimmte Ladung (vgl. oben b) kontrahiert haben und der Zufall diese betrifft[7]).

§ 623*).

Der Verfrachter hat wegen der im § 614 erwähnten Forderungen ein Pfandrecht an den Gütern.

Das Pfandrecht besteht, solange die Güter zurückbehalten oder hinterlegt sind; es dauert auch nach der Ablieferung fort, sofern es binnen dreifsig Tagen nach der Beendigung der Ablieferung gerichtlich geltend gemacht wird und das Gut noch im Besitze des Empfängers ist.

---

5) In England gelten dieselben nicht, vgl. Abbott p. 554, wohl aber in Frankreich, Lyon-Caën Nr. 782, 783.

6) Bei der uneigentlichen Zeitfracht auf bestimmte Reise (Text Nr. 1 b und c) werden nach obigem die §§ 628 bis 638 unbedingt angewandt, soweit sich nicht aus § 622 notwendige Modifikationen ergeben, nur tritt an Stelle der Distanzfracht: Zeitfracht bis zur Aufhebung des Vertrages. Es gelten auch hier die Sätze Nr. 5c und d des Textes, jedoch mit dem Unterschied, dafs nicht blofs jede Verfügung hoher Hand den Lauf der Zeitfracht hindert, sondern auch jedem Kontrahenten das Rücktrittsrecht aus §§ 629, 634, 636 gewährt ist. § 633 bleibt unbeschränkt anwendbar (vgl. Bem. Nr. 7 zu § 617).

7) Werden in einer Chartepartie auf Zeit Fälle höherer Gewalt oder Streiks gegenseitig, d. h. auch zu Gunsten der Befrachter ausgenommen, so bedeutet das bei Zeitfrachten, dafs für die Zeit, in welcher dem Befrachter infolge solcher Umstände Beladung, Löschung oder sonstige Benutzung des Schiffes unmöglich gemacht wird, Zeitfracht nicht zu zahlen beziehentlich dafs diese Zeit bei Zeitfracht der im Text Nr. 1c gedachten Art in die Liegezeit nicht einzurechnen ist, vgl. Hans. XIX Nr. 55, Reichsgericht vom 22. Oktober 1898 in Jur. Wochenschr. 1898 S. 667 Nr. 32.

*) § 623 ist an Stelle des Art. 624, 626 des alten H.G.B. getreten, welche lauteten:

Art. 624. Der Verfrachter hat wegen der im Art. 615 erwähnten Forderungen ein Pfandrecht an den Gütern.

Das Pfandrecht besteht, so lange die Güter zurückbehalten oder deponirt sind; es dauert auch nach der Ablieferung noch fort, sofern es binnen dreifsig Tagen nach Beendigung derselben gerichtlich geltend gemacht wird; es erlischt jedoch, sobald vor der gerichtlichen Geltendmachung die Güter in den Gewahrsam eines Dritten gelangen, welcher sie nicht für den Empfänger besitzt.

Art. 626. So lange das Pfandrecht des Verfrachters besteht, kann das Gericht auf dessen Ansuchen verordnen, dafs die Güter ganz oder zu einem entsprechenden Theil behufs Befriedigung des Verfrachters öffentlich verkauft werden.

Dieses Recht gebührt dem Verfrachter auch gegenüber den übrigen Gläubigern und der Konkursmasse des Eigenthümers.

Das Gericht hat die Betheiligten, wenn sie am Orte anwesend sind, über das Gesuch, bevor der Verkauf verfügt wird, zu hören.

Die nach § 366 Abs. 3, § 368 für das Pfandrecht des Frachtführers geltenden Vorschriften finden auch auf das Pfandrecht des Verfrachters Anwendung.

Die im § 1234 Abs. 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs bezeichnete Androhung des Pfandverkaufs, sowie die in den §§ 1237, 1241 des Bürgerlichen Gesetzbuchs vorgesehenen Benachrichtigungen sind an den Empfänger zu richten. Ist dieser nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme des Gutes, so hat die Androhung und Benachrichtigung gegenüber dem Absender zu erfolgen.

1. Um den Verfrachter zu veranlassen, von seinem Retentionsrecht (§ 614), dessen „strikte und öfter sich wiederholende Ausübung" störend in den Geschäftsverkehr eingreift, möglichst wenig Gebrauch zu machen und sich auch „ohne Entrichtung der Fracht zur Auslieferung der Güter" herbeizulassen, räumt das Gesetz demselben nach dem Vorgange anderer Gesetzgebungen[1]) ein beschränktes Pfandrecht ein. Das Pfandrecht ist beschränkt worden, weil es „nach Ablieferung der Güter" wirken soll, dies aber mit dem bürgerlichen Recht schwer zu vereinigen ist, welches an beweglichen Sachen nur ein Faustpfand zuläſst (Prot. S. 2348 f.). Inwieweit das Pfandrecht entsteht, auch wenn der Ablader nicht Eigentümer oder nicht zur Verfügung berechtigt war und über die hierbei bestehenden Verschiedenheiten zwischen dem alten und dem neuen H.G.B. (vgl. Abs. 3 des § 623), siehe Bd. I S. 409, 410. Über die seerechtlichen Pfandrechte überhaupt s. dort S. 408 ff. Die Frist zur Geltendmachung beginnt mit Beendigung der Ablieferung. Letztere ist hier nicht in demselben Sinn wie in § 606 zu verstehen, bildet hier vielmehr den Gegensatz zu der „Zurückbehaltung oder Hinterlegung." Ist im Sinne des § 606 die Ware an einen Dritten „abgeliefert", der nicht Vertreter des Empfängers ist, anstatt an diesen selbst (wie z. B. an die Quaiverwaltung), und dadurch die Haftpflicht des Schiffes beendet (vgl. Bem. Nr. 2 zu § 606), so kann trotzdem die Ware noch durch Anweisung an den Dritten behufs Deckung des Schiffs „zurückbehalten" werden, wie denn auch die Hinterlegung (vgl. Bem. Nr. 3 zu § 601) die Wirkung einer Ablieferung im Sinne des § 606 hat, aber nicht die Frist des § 623 in den Lauf bringt. „Ablieferung" bedeutet hier vielmehr wirkliche Besitzergreifung des Empfängers oder eines von diesem ernannten Vertreters. Die Beendigung der Ablieferung ist vorhanden, wenn alles abgeliefert ist, was an den betreffenden Empfänger auf Grund desselben Konnossements oder Frachtvertrages auf dem Schiff an vorhandenen Gütern abzuliefern war.

2. Das Pfandrecht erlischt, abgesehen von Verzicht bei Stundung der Fracht, vgl. S. 244 N. 2, durch den Ablauf der Frist und auch schon vorher nach dem alten H.G.B., wenn ein Dritter für

1) Vgl. N. 8 zu § 614.

sich juristischen Besitz erlangt hat, ohne Rücksicht darauf, ob er gutgläubig war oder nicht (vgl. Goldschmidt H.R. II S. 1025) und ohne Rücksicht darauf, ob er kraft Eigentums, Pfandrechts oder eines andern Rechts den Besitz erlangt hat. Die etwas abweichende Fassung des neuen H.G.B. giebt zu dem Zweifel Anlafs, ob das Pfandrecht auch dann noch geltend gemacht werden kann, wenn der Empfänger nicht mehr unmittelbarer, wohl aber noch mittelbarer Besitzer ist (B.G.B. § 868), oder wenn der mittelbare Besitz auf einen Andern übergegangen, der unmittelbare Besitz aber dem Empfänger verblieben ist. Dem Grund der Vorschrift gemäfs ist anzunehmen, dafs § 623 Abs. 2 nur den unmittelbaren Besitz meint, so dafs das Pfandrecht nach wie vor verloren ist, wenn der Empfänger die Waren verpfändet hat, andrerseits noch besteht, wenn die Waren für andere Gläubiger gepfändet, aber von dem Gerichtsvollzieher in Verwahrung des Empfängers belassen sind (C.P.O. § 808). So auch Cosack S. 457. Es wird dann freilich auch Verlust des Pfandrechts nach § 868 B.G.B. anzunehmen sein, wenn der Empfänger die Waren nur einem Dritten auf Zeit in Verwahrung gegeben hat. Dies ist eine materielle Abweichung von dem alten H.G.B., die sich indessen dadurch rechtfertigt, dafs nicht selten auch dem Verwahrer Ansprüche und Zurückbehaltungsrechte zustehen (vgl. § 369 neues H.G.B., § 273 B.G.B.). Dasselbe gilt, wenn der Empfänger die Ware weiter versendet, also pr. Eisenbahn, Schiff u. s. w. verladen hat.

3. Die Reichskonkursordnung § 49 Nr. 2 (alte Konkursordnung § 41 Ziff. 8) stellt das Pfandrecht des Verfrachters dem Faustpfand gleich und gewährt dem Befrachter abgesonderte Befriedigung. Es kann gegenüber jedem Schuldner wegen der Forderungen, die nach § 614 gegen den Empfänger im Fall der Abnahme bestehen würden geltend gemacht werden, vgl. § 627.

4. Die Realisierung des Pfandrechts wegen der in § 614 genannten Forderungen (vgl. auch § 731) wird nach dem alten und dem neuen H.G.B. verschieden geordnet. Nach ersterem ist gemäfs Art. 626 die Vermittelung des Gerichts in Anspruch zu nehmen, eine besondere Benachrichtigung seitens des Befrachters ist nicht vorgeschrieben, das Gericht hat die Beteiligten nur zu hören, wenn sie am Ort sind. Der Antrag ist bei dem Amtsgericht zu stellen, der Anspruch glaubhaft zu machen. Nach dem neuen H.G.B. kann der Verfrachter selbst in der Art verkaufen, wie der Faustpfandgläubiger (§§ 1233—1241 B.G.B.). Der Verkauf ist durch öffentliche, d. h. durch einen Beamten (Gerichtsvollzieher, vereideten Auktionator) zu bewirkende Versteigerung oder (bei Börsen- oder marktgängigen Waren) zum laufenden Preise durch einen öffentlichen Handelsmäkler oder eine zu öffentlichen Versteigerungen befugte Person zu vollziehen, § 1240 enthält besondere Vorschrift für Gold- und Silbersachen. Es mufs eine Androhung mit Frist von wenigstens einer Woche (§ 623 Abs. 3, § 368 neues H.G.B.) dem Verkauf vorhergehen und eine

Nachricht über den Ausfall demselben folgen, Verletzung der Vorschriften über Androhung und Benachrichtigung kann nur Ersatzansprüche begründen, die Nichtbefolgung der übrigen erwähnten Vorschriften hat Ungültigkeit der Veräufserung (auch schlechtgläubigen Dritten gegenüber) zur Folge. Androhung und Nachricht über den Ausfall sind an den Empfänger, eventuell an den Absender (d. h. den Ablader), zu richten. Nach §§ 1234, 1241 B.G.B. kann sowohl die eine wie die andere unterbleiben, wenn sie nicht thunlich sind, d. h. also hier, wenn weder die Benachrichtigung des Empfängers noch des Abladers thunlich ist (z. B. wegen allzuweiter Entfernung des letzteren), in welchem Fall der Verkauf ohne Androhung binnen einer Woche nach Fälligkeit der Forderungen des Verfrachters erfolgen darf (§ 1234 Abs. 2 B.G.B.). Das Einhalten der einwöchigen Frist wird häufig den Verkauf im Schiff unmöglich, und daher das vorherige Landen der Ware nötig machen, welches auch behufs Erzielung angemessenen Erfolges erforderlich werden kann (§ 1236 B.G.B.). Es wird diese Frist bei verderblichen Waren überhaupt nicht eingehalten werden können. Es ist letzteren Falls unbedenklich früher zu versteigern, da dadurch nur Schaden abgewandt wird (vgl. § 535). Die Art des Verkaufs (z. B. Ort derselben, ob im Ganzen oder Einzelnen) ist mit Sorgfalt, nötigenfalls auf Grund der Urteile unparteiischer Sachverständiger, zu wählen, der Schiffer braucht den Anweisungen des Befrachters oder Empfängers in dieser Beziehung nicht zu folgen, Bolze II Nr. 956 R.G.Entsch. Bd. XV Nr. 8.

5. Die Vornahme des Pfandverkaufs ohne vollstreckbaren Titel setzt Besitz des Pfandes voraus §§ 1227, 1231 B.G.B. Waren die Ladungsgüter schon abgeliefert, so mufs der Schiffer also zunächst dieselben zum Zweck der Vornahme des Verkaufs zurückfordern und zwar nötigenfalls mit gerichtlicher Hülfe (einstweiliger Verfügung) binnen der Frist von 30 Tagen.

6. Ist hinterlegt (§ 601), so kann der Schiffer auch das persönliche Vermögen des Empfängers unbeschränkt angreifen. Ist nicht hinterlegt, so ist, soweit der Wert des Pfandes reicht, hiergegen Widerspruch zulässig, wenn letzteres dem Empfänger gehört (§ 777 C.P.O.).

§ 624.

Im Falle des Streites über die Forderungen des Verfrachters ist dieser zur Auslieferung der Güter verpflichtet, sobald die streitige Summe öffentlich hinterlegt ist.

Nach der Ablieferung der Güter ist der Verfrachter zur Erhebung der hinterlegten Summe gegen angemessene Sicherheitsleistung berechtigt.

Hierzu vgl. Bem. Nr. 5 und 6 zu § 614.

Um den Verfrachter zur Ablieferung gegen blofse Hinterlegung zu zwingen, mufs nach H.G.B. der im Gesetz bezeichnete Grund zur Hinterlegung vorhanden sein. Der Schuldner wird also in der Hinterlegungserklärung seine Abzüge und Gegen-

ansprüche, sowie deren Rechtsgrund angeben müssen. Was unstreitig bleibt, mufs er zahlen. — In betreff der „angemessenen Sicherheitsleistung“ ist jetzt auf die Vorschriften des § 232 B.G.B. zu verweisen. Dieselbe ist im Streitfall durch einstweilige Verfügung zu bestimmen. Mufs über die hinterlegte Masse prozessiert werden, kann jeder Teil die Rolle des Klägers übernehmen. Es wäre praktisch, nach Vorbild des englischen Rechts (vgl. hierüber N. 1 zu § 601) dem Schiff eine kurze Frist zur Klage zu setzen, nach deren Ablauf die Masse an den Hinterleger zurückgezahlt wird, zumal nicht selten bei kleineren Beträgen die Schiffe davon fahren, ohne sich weiter um die Sache zu kümmern, auch die gewöhnlichen Vollmachten der Makler den Hinterlegungsstellen nicht genügen, eine beglaubigte Einwilligung des Schiffers in die Rückzahlung dann aber schwer zu erlangen ist.

§ 625.

Hat der Verfrachter die Güter ausgeliefert, so kann er sich wegen der gegen den Empfänger ihm zustehenden Forderungen (§ 614) nicht an dem Befrachter erholen. Nur soweit sich der Befrachter mit dem Schaden des Verfrachters bereichern würde, findet ein Rückgriff statt.

§ 626.

Hat der Verfrachter die Güter nicht ausgeliefert und von dem Rechte des Pfandverkaufs Gebrauch gemacht, jedoch durch den Verkauf seine vollständige Befriedigung nicht erhalten, so kann er sich an dem Befrachter erholen, soweit er wegen seiner Forderungen aus dem zwischen ihm und dem Befrachter abgeschlossenen Frachtvertrage nicht befriedigt ist.

§ 627.

Werden die Güter vom Empfänger nicht abgenommen, so ist der Befrachter verpflichtet, den Verfrachter wegen der Fracht und der übrigen Forderungen dem Frachtvertrage gemäfs zu befriedigen.

Bei der Abnahme der Güter durch den Befrachter kommen die Vorschriften der §§ 592 bis 624 mit der Mafsgabe zur Anwendung, dafs an die Stelle des Empfängers der Befrachter tritt. Insbesondere steht in einem solchen Falle dem Verfrachter wegen seiner Forderungen das Zurückbehaltungs- und Pfandrecht an den Gütern nach den Vorschriften der §§ 623, 624, sowie das im § 615 bezeichnete Recht zu.

Bemerkungen zu den §§ 625—627.

1. Diese Paragraphen enthalten die Regeln darüber, unter welchen Voraussetzungen dem Verfrachter ein Rückgriff wegen der im § 614 genannten Forderungen, wegen welcher er in erster Linie durch das Gesetz an den Empfänger gewiesen

wird, gegen den Befrachter zusteht. Ein solcher ist ihm gestattet wie folgt:

a. Wenn die Ladungsgüter von dem Empfänger überhaupt nicht abgenommen werden, d. h. wenn einer der Fälle des § 601 Abs. 2 vorliegt (§ 627), so kann der Verfrachter von dem Befrachter volle Zahlung fordern. Es mufs der Verfrachter solchen Falls aber die Vorschriften der §§ 594, 601 über die Aufforderungen an den Empfänger, eventuell durch Bekanntmachung, Benachrichtigung des Befrachters und nötigenfalls Hinterlegung der Ladung beachten, vgl. Bem. Nr. 2 zu § 594, Bem. Nr. 1 zu § 601. Zahlt der Befrachter nicht, so kann der Verfrachter zunächst das Pfand (die Ladung) veräufsern und den Ausfall beitreiben oder den ganzen Betrag von dem Befrachter persönlich beitreiben.

b. Wenn der Empfänger zwar zur Abnahme der Güter bereit ist, aber nicht zahlt, so mufs der Verfrachter zunächst zum Verkauf der Ladung schreiten und kann erst, wenn auf diesem Wege nicht volle Befriedigung erlangt wird, wegen des Ausfalles sich bei dem Befrachter erholen (§ 626).

c. Wenn der Verfrachter dagegen ohne Zahlung die Ladung an den Empfänger ausliefert, so hat er einen Rückgriff gegen den Befrachter nur ausnahmsweise dann und insoweit, als sich dieser mit seinem Schaden bereichern würde (§ 625).

2. Im einzelnen ist zu a und b zu bemerken: Der Verfrachter hat in den Fällen des § 627 (oben a) nicht ohne weiteres zwischen den beiden bei a genannten Rechten freie Wahl. Er mufs es vielmehr erst abwarten, ob der Befrachter Zahlung gegen Abnahme anbietet. Aber es hat der Befrachter das Recht auf Abnahme nur dann, wenn er sich als dazu legitimiert ausweist, vgl. S. 86, R.G.Entsch. Bd. XV Nr. 8. That er dies nicht oder verhielt er sich passiv, so kann Verfrachter die Ladung hinterlegen (§ 601) und volle Zahlung fordern, oder die Ladung verkaufen und den Ausfall fordern. Es ist wegen vermehrter Kosten (Liegegelder, Lagergelder bei schon gelandetem und niedergelegtem Gut) kein Einwand des Befrachters zulässig, wenn der Verfrachter erst mit dem Verkauf zögert und dann denselben bewirkt. Verfrachter hat nur zu hinterlegen und den Befrachter dem Gesetz gemäfs zu benachrichtigen, er kann es diesem überlassen, ob er durch Zahlung weitere Kosten abwenden kann und will. Nur dann, wenn die Ware dem Verderben ausgesetzt und erheblicher Nachteil zu befürchten wäre, würde der Schiffer gemäfs § 535 H.G.B. zum sofortigen Verkauf mit Benachrichtigung des Befrachters, falls solche noch thunlich, schreiten müssen. Im übrigen ist der Verkauf nur sein Recht, vgl. Hans. VI Nr 78 (O.L.G. Hamburg vom 7. Juli 1885). § 777 C.P.O. kommt im Fall der Hinterlegung nicht zur Anwendung (s. Bem. Nr. 6 zu

§ 623). — Der persönliche Anspruch und somit auch der Rückgriff gegen den Befrachter wegen des Ausfalls bei Realisierung des Pfandes erstreckt sich nur auf die Ansprüche, welche durch die Chartepartie (Frachtvertrag) begründet sind, nicht auf die etwa davon abweichenden höheren Ansprüche aus den Konnossementen (es sei denn, dafs der Frachtvertrag selbst durch das Konnossement geändert wäre, hierüber s. Bem. zu § 651), auch nicht auf die in § 615 genannten Beiträge (Haverei, Bodmerei, Bergungs- und Hülfskosten), vgl. Prot. S. 3939. Jedoch sind bei Verkauf der Ladung diese Beiträge zunächst zu decken (vgl. §§ 615, 777). Hat der Verfrachter volle Zahlung nach Hinterlegung verlangt, so kann er natürlich kraft seines Pfandrechts auch noch im Laufe des Prozesses zur Realisierung desselben durch Verkauf schreiten und seinen persönlichen Anspruch auf den Ausfall ermäfsigen.

War der Empfänger durch Präsentation des Konnossements gemäfs § 614 bereits persönlich haftbar geworden, so hat der Verfrachter den persönlichen Anspruch gegen ihn neben dem persönlichen Anspruch gegen den Befrachter. Dagegen verliert er den persönlichen Anspruch gegen den letzteren, sobald er dem Empfänger auch nur einen Teil des Ladungsgutes ausliefert, wenn er nicht gleichzeitig sein Zurückbehaltungsrecht soweit als gesetzlich zulässig gewahrt hat. Ist letzteres geschehen, so hat er dadurch den Rückgriff gegen den Befrachter nicht verloren, da er ganz der gesetzlichen Anweisung (s. S. 276 oben) gemäfs verfahren ist (vgl. § 614 Bem. Nr. 5, R.G.Entsch. Bd. 36 Nr. 1 und Prot. S. 2361—2366)[1].

Unter „Auslieferung" ist die Aufgabe des Zurückbehaltungsrechts (nicht auch des weitergehenden Pfandrechts) beziehentlich (bei der Hinterlegung) des Verfügungsrechts zu verstehen. Dieselbe fällt also nicht mit der „Ablieferung" im Sinne des § 606 (mit welcher die Fracht verdient ist vgl. Bem. Nr. 2 zu dem Paragraphen und Bem. Nr. 5 zu § 617) zusammen, falls letztere unter Fortdauer des Verfügungsrechts an dritte Personen erfolgt. Geht die Ladung nach einer solchen „Ablieferung" unter, bevor ausgeliefert war, verbrennt sie, z. B. am Quai, vor der Auslieferung, so ist das Verkaufsrecht ohne Schuld des Verfrachters gegenstandslos geworden. Der Wortlaut der §§ 626, 627 könnte

1) Ist aber auch nur ein Teil der auf dasselbe Konnossement abgeladenen Güter (jedes Konnossement ist selbständig) gegen das Gesetz ausgeliefert, vgl. Bem. Nr. 6 zu § 601, so ist dadurch der Rückgriff aus § 627 ganz verloren, da der ausgelieferte Teil nicht blofs für die darauf fallende Quotenfracht, sondern für die ganze Fracht Deckung geben konnte. Ob diese Deckung wirklich ausreichend gewesen sein würde, ist nicht erheblich, da das Gesetz den Rückgriff abschneidet, sobald ausgeliefert ist, also nicht den Beweis zuläfst, dafs auch ohne Auslieferung Deckung nicht vorhanden gewesen sein würde, vgl. Prot. S. 3941. Jedoch hat der Schiffer bei jeder dem Gesetz gemäfs erfolgenden teilweisen Vorleistung auch das Pfandrecht soweit als möglich zu wahren, widrigenfalls ein Gegenanspruch des Befrachters entstehen kann, §§ 486, 512 Prot. S. 2362.

zu der Ansicht verleiten, dafs solchenfalls der Rückgriff gegen den Befrachter ausgeschlossen sei, falls bereits der Empfänger sich zum Empfang gemeldet hatte und dadurch zahlungspflichtig geworden war, also keiner der Fälle des § 601 Abs. 2 und somit des § 627 (vgl. oben a) vorlag. Es ist aber der Rückgriff auch in diesem Falle zuzulassen, da der Sinn des § 626 nur der ist, dafs der Verfrachter von dem Verkaufsrecht vorerst Gebrauch machen soll, soweit es ihm zusteht, und dafs erst die dagegen erfolgte Auslieferung an den Empfänger die gesetzliche „Anweisung, die Fracht gegen Auslieferung von dem Empfänger zu erheben, in Zahlung übergehen" läfst (vgl. Prot. S. 2362, 3941). Aus demselben Grund ist anzunehmen, dafs das Schiff im Ausland nur alle diejenigen Sicherungsmafsregeln zu ergreifen hat, welche nach den dort geltenden Gesetzen und Einrichtungen auf Grund der Konnossemente zulässig und möglich sind, so dafs der Rückgriff gegen den Befrachter nur dann abgeschnitten ist, wenn unter Verletzung dieser Pflichten an den Empfänger ausgeliefert wurde (vgl. Prot. S. 2363 a. E., 2364 oben, bezüglich solcher Zölle, die im Ausland nur von den Schiffen einkassiert werden und von den Empfängern nicht — auch nicht durch Retention — zurück erlangt werden können, ferner Entsch. des A.G. Nürnberg vom 13. Mai 1870 in Goldschmidts Zeitschr. XIX S. 552: Verkümmerung des Retentionsrechts überhaupt).

3. Zu 1c ist im einzelnen zu bemerken: Eine Bereicherung mit dem Schaden des Verfrachters im Sinne des § 625 liegt namentlich dann vor, wenn Befrachter und Empfänger in Wahrheit dieselbe Person sind, wenn sie ein und dasselbe Handlungshaus bilden, wenn der Empfänger materiell nur Bevollmächtigter des Befrachters war (obwohl er als selbständiger Empfänger auftrat), wenn der Empfänger lediglich auf Anweisung des Befrachters Abzüge machte (H.G.Z. V Nr. 63), wenn nach den zwischen Empfänger und Befrachter bestehenden Verträgen dieser die Fracht u. s. w. zu zahlen hat und jener dieselbe nur für ihn auslegen sollte (Prot. S. 2363, 3938 R.O.H.G.Entsch. Bd. XXI S. 420). Hat Befrachter solchenfalls die Fracht u. s. w. bereits mit dem Empfänger verrechnet oder ihm erstattet, bevor er erfuhr, dafs dieselbe nicht bezahlt sei, so liegt keine Bereicherung vor.

4. Die vorstehenden Regeln beziehen sich nicht auf solche Ansprüche, die überhaupt nicht gegen den Empfänger erhoben werden konnten, wie unbezahlt gebliebene Frachtvorschüsse oder Vorausfracht, die nur Befrachter zu zahlen hat, Liegegeld bei der Beladung, welches im Konnossement nicht vorbehalten ist u. s. w., vgl. Bem. Nr. 3 und 5 zu § 614, ebensowenig auf Schadensersatzansprüche aus § 563, die auf Verschulden des Befrachters beruhen (H.G.Z. VII S. 323). Wegen dieser Ansprüche ist der Verfrachter nicht durch das Gesetz angewiesen, sich von dem Empfänger bezahlen zu lassen. Befrachter ist hier der alleinige Schuldner. Kommt es aber zu einer Abnahme der Ladung durch den Befrachter gemäfs § 627,

so erstreckt sich das Pfand- und Zurückbehaltungsrecht des Verfrachters auch auf diese Forderungen (§ 627 Abs. 2), was bei der Auslieferung an den Empfänger nicht der Fall ist (vgl. Bem. Nr. 5 zu § 614)[2]).

§ 628.

Der Frachtvertrag tritt aufser Kraft, ohne dafs ein Theil zur Entschädigung des anderen verpflichtet ist, wenn vor dem Antritte der Reise durch einen Zufall:

1. *das Schiff verloren geht, insbesondere*
   wenn es verunglückt,
   wenn es als reparaturunfähig oder reparaturunwürdig kondemnirt (§ 479) und in dem letzteren Fall unverzüglich öffentlich verkauft wird,
   wenn es geraubt wird,
   wenn es aufgebracht oder angehalten und für gute Prise erklärt wird,
   oder
2. *die im Frachtvertrage nicht blos nach Art oder Gattung, sondern speziell bezeichneten Güter verloren gehen,*
   oder
3. *die nicht im Frachtvertrage speziell bezeichneten Güter verloren gehen, nachdem sie bereits an Bord gebracht oder behufs der*

---

2) Nach englischem Recht bleibt der Befrachter wegen der Fracht (vgl. § 614 N. 8) haftbar, selbst wenn der Schiffer unter Aufgabe seines *lien* an den Empfänger ausliefert, obwohl dieser in die Mithaft eintritt. Nur wenn der Schiffer statt ihm angebotener Barzahlung von dem Empfänger Wechsel über die Fracht sich geben läfst, ist der Regrefs gegen Befrachter verloren (vgl. Scrutton p. 271; *Bills of lading act sect. 2*). Es pflegen die Befrachter sich gegen die Fortdauer ihrer Verbindlichkeit aber durch die sogenannte *cessor clause* zu schützen, deren Inhalt der ist, *„that the charterers liability shall cease on shipment of the cargo"*, wogegen (als *consideration*) dem Schiff ein Pfandrecht an der Ladung wegen aller Ansprüche (auch Liegegeld u. s. w.) eingeräumt wird, Scrutton p. 116 ff. Ähnlich in Nordamerika s. Parsons I p. 209, 210; Desty § 281. — In Frankreich bestimmt der *Code de comm.* Art. 305 (ebenso Belgien Art. 78): *„Si le consignataire refuse de recevoir les marchandises, le capitaine peut, par autorité de justice, en faire vendre pour le payement de son fret, et faire ordonner le depôt du surplus. — S'il'ya insuffisance il reserve son recours contre le chargeur."* Obwohl hiernach anscheinend der Rückgriff gegen den Befrachter nur dann gegeben ist, wenn der Empfänger nicht annimmt, ist man doch geneigt, allgemeine fortdauernde Mithaft des ersteren anzunehmen und den letzten Satz ohne Beschränkung auf den am ersten genannten Specialfall zu verstehen, vgl. Lyon-Caën Nr. 750, Laurin bei Cresp II S. 164, Desjardins III S. 649 ff., Skandinavien (§ 158) mit uns konform. Nach dem holländischen H.G.B. (Art. 488) verliert der Schiffer, der das Gut gelöscht hat, ohne von den am Löschplatz erlaubten Sicherheitsmafsregeln Gebrauch zu machen, seine Ansprüche an Befrachter resp. Ablader, wenn dieser nachweist, dafs er den Betrag der Fracht und des sonst dem Schiffer Gebührenden mit dem Destinatär verrechnet hat oder dafs er infolge des Konkurses des letzteren den betreffenden Betrag nicht würde zurückerhalten können. Art. 489 entspricht dem eben citierten Art. 305 des französischen *Code*. Vgl. S. 250 N. 8.

Einladung in das Schiff an der Ladungsstelle vom Schiffer übernommen worden sind.

Gehen im Falle des Abs. 1 Nr. 3 die Güter noch innerhalb der Wartezeit (§ 579) verloren, so tritt der Vertrag nicht aufser Kraft, sofern der Befrachter sich unverzüglich bereit erklärt, statt der verloren gegangenen andere Güter (§ 562) zu liefern, und mit der Lieferung noch innerhalb der Wartezeit beginnt. Er hat die Abladung der anderen Güter binnen kürzester Frist zu vollenden, die Mehrkosten dieser Abladung zu tragen und, soweit durch sie die Wartezeit überschritten wird, den dem Verfrachter daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

1. Das H.G.B. enthält keine Vorschriften über die Rechtsfolgen eines Frachtvertrages, der von vornherein eine unmögliche oder unerlaubte Handlung zum Gegenstand hat. Hier entscheidet das bürgerliche Recht (vgl. § 560 N. 1, § 629 Bem. Nr. 5, wo für gewisse Fälle die Rechtsfolgen solcher Verträge behandelt werden).

Dagegen behandeln die §§ 628 bis 641 die Fälle einer nach Abschlufs zufällig eintretenden Unmöglichkeit oder Unzulässigkeit, sowie die Fälle später eintretender Hindernisse der Ausführung. Die §§ 628—639 behandeln diese Fälle zunächst für einfache Reise und Verfrachtung des Schiffs im Ganzen.

Der Grundsatz, von welchem das Gesetz ausgeht, ist die Auffassung des Frachtvertrages als Werkverdingung. Denn nur diese Auffassung rechtfertigt die Rücksichtnahme auf zufällige Ereignisse, welche die Ladung betreffen. Wäre der Frachtvertrag ein Mietsvertrag, so müfsten die letzteren von dem Befrachter allein vertreten und getragen werden (vgl. Prot. S. 2368, 3948 und Bem. Nr. 1—3 zu § 556). § 628 behandelt die Fälle einer thatsächlichen Unmöglichkeit der Ausführung des Frachtvertrages, sofern sie vor Antritt der Reise eintreten; die §§ 630, 633 behandeln dieselben Fälle, sofern sie nach Antritt der Reise eintreten.

§ 629 behandelt die Fälle erheblicher vor Antritt der Reise eintretender Hindernisse, welche der Ausführung des Frachtvertrages entgegenstehen und gesetzlich jedem Kontrahenten das Rücktrittsrecht gewähren. § 634 behandelt dieselben Fälle, sofern solche nach Antritt der Reise eintreten.

§ 636 behandelt die Fälle, in denen nur ein Teil der Ladung von dem in den §§ 628, 629 genannten Zufällen betroffen wird.

§ 637 behandelt alle sonstigen, dem Antritt oder der Fortsetzung der Reise entgegentretenden Hindernisse und deren Rechtsfolgen.

§ 638 den besonderen Fall einer unterwegs notwendig werdenden Ausbesserung des Schiffes.

Die übrigen Paragraphen enthalten Nebenbestimmungen.

Ausländisches Recht s. N. 1 zu § 630.

2. In den Fällen des § 628 tritt von selbst Auflösung des Vertrages ein. Der preufsische Entwurf wollte dieselbe Folge bei den in § 629 genannten Ereignissen eintreten lassen, also auch diese als wahre Unmöglichkeitsfälle anerkennen. Die Hamburger Konferenz lehnte dies ab, hielt aber in erster Lesung daran fest, dafs die Fälle des § 628 nur Beispiele einer Auflösung des Vertrages von Rechtswegen seien, und dafs auch, wenn aus anderen Gründen die Ausführung unmöglich oder unerlaubt werde, eine solche eintrete. Demgemäfs wurde dem Art. 561 des Entwurfs (jetzt § 628) eine Einleitung gegeben, welche dies ausdrückt. Diese wurde aber in zweiter Lesung (vgl. Prot. S. 3949, 3950) gestrichen. Der Frachtvertrag wird also nur in den Fällen des § 628 von selbst wegen Unmöglichkeit der Ausführung aufgehoben und kann nur in den Fällen des § 629 wegen Unmöglichkeit oder Unerlaubtheit der Ausführung durch Rücktritt zur Aufhebung gebracht werden, vgl. hierzu R.G.Entsch. XIV S. 40, O.L.G. Hamburg vom 24. Juni 1891, Hans. XIII Nr. 1 (auch Seufferts Archiv Bd. 48 Nr. 120, wie dort bemerkt durch Urteil vom 2. April 1892 vom Reichsgericht bestätigt). Wird die Ausführung also aus anderen zufälligen Gründen (als den in den §§ 628, 629, 633 genannten) nach Abschlufs des Vertrages unmöglich oder unerlaubt (z. B. ein neues Tiefladegesetz gestattet nicht die Einnahme der bedungenen Ladung, weil dadurch die Ladelinie überschritten würde, vgl. S. 146 N. 3, die Ladung betreffende Fälle s. S. 280 N. 1), so hat jeder Teil den seine Leistung betreffenden Zufall zu vertreten. Es treten dann dieselben Regeln ein, wie bei verschuldeter Unmöglichkeit (unten Nr. 6). Wirkt das zufällige Ereignis auf die beiderseitigen Leistungen ein, wie in dem Fall der zuletzt citierten Entscheidung (Unmöglichkeit der Beladung, weil das Schiff unter Mitwirkung des Befrachters erst löschen mufste, dies aber ebenfalls unmöglich war), so hat keiner Anspruch an den Anderen. — Verschieden von den Fällen der Unmöglichkeit sind vorübergehende Hindernisse der Reise. Diese können teils die blofse Beladung betreffen, dann kommen die Rechtsregeln der §§ 567 ff. zur Anwendung, oder den Antritt beziehentlich die Fortsetzung der Reise, dann entscheiden die Regeln der §§ 637, 638, oder die Löschung, dann entscheiden die Regeln der §§ 592 ff.

3. Zu Ziffer 1 ist zu bemerken, dafs alle Fälle des zufälligen Verlustes des Schiffes darunter fallen, die Aufzählung der Verlustfälle ist nur eine beispielsweise. So fällt darunter auch eine Zwangsenteignung des Schiffes zu Kriegszwecken (im Gegensatz zu vorübergehender Beschlagnahme zu gleichem Zweck § 629 Nr. 1) Prot. S. 2388. Dagegen gehört darunter nicht der Zwangsverkauf des Schiffes Schulden halber, ein solcher ist stets als ein verschuldeter anzusehen, der den Verfrachter trifft.

4. Ziffer 2 und 3 betreffen die Ladung: zufälliger Untergang derselben hebt den Vertrag auf, wenn von vornherein auf

Ladung kontrahiert war, die bereits speciell bezeichnet war, z. B. auf Transport von dem auf Boden Nr. 1 liegenden Roggen. Es tritt aber auch (was erst die Hamburger Konferenz dem preufs. Entwurf hinzufügte) dann Aufhebung ein, wenn der zunächst generelle Vertrag sich durch Übernahme bestimmter Ladung specialisierte. Es genügt solchenfalls nicht einseitige Ausscheidung behufs Abladung, also nicht Verladung in vom Ablader beschaffte Leichter, aus denen in das Seechiff geladen werden soll (Prot. S. 2371 ff., 3950 f., 3964 f.). „An der Ladungsstelle" soll keine besondere Beschränkung ausdrücken. Es genügt Übernahme behufs Transportes, also, in Anwendung auf den Stückgüterverkehr gemäfs § 641, auch Übernahme durch die Expedienten in ihre Schuppen zur Verschiffung mit einem Dampfer, der noch anlangen soll. Absatz 2 des Paragraphen ist im Interesse des Befrachters, dem Grundsatz des § 562 gemäfs, hinzugefügt. Es gelten in betreff der Frage, welche Waren zulässigerweise substituiert werden können, die dort aufgestellten Regeln.

5. Bereits entstandene Ansprüche (z. B. Zeitfracht bis zum Verlust vgl. § 622 Abs. 1, Liegegeld, welches bis dahin schon erwachsen war) werden durch die Aufhebung nicht berührt (Prot. S. 3955).

6. Verlust des Schiffes, den der Verfrachter oder einer seiner Gehülfen verschuldet hat, hebt den Vertrag nicht auf, sondern giebt dem Befrachter das Recht, Schadensersatz wegen Nichterfüllung zu fordern (B.G.B. § 325), es sei denn, dafs nach Abrede Substitution eines anderen Schiffes zulässig war (vgl. § 565). Kann Befrachter mit oder ohne Schuld bis zum Ablauf der Wartezeit keine zulässige (vgl. § 562) Ladung liefern, obwohl weder nach den Regeln des § 628 (oben Nr. 4) der Vertrag aufgehoben ist, noch nach § 629 Rücktritt zulässig ist, ist als Schadensersatz Fautfracht nach den §§ 580, 581, 585, 586, 587, 588 zu leisten, dagegen sind, wenn ohne Absicht des Interessenten aufser den Fällen der §§ 628 ff. Unmöglichkeit der Beförderung oder Weiterbeförderung nach geschehener Beladung und Antritt der Reise im Sinn des § 580 Abs. 2 eintritt[1]), nicht die §§ 582 ff., 589 anwendbar, die willkürlichen Rücktritt voraussetzen, es ist nur der Schaden zu ersetzen, also Fracht fremder Ersatzgüter immer abzusetzen. Was nach den §§ 582 ff. zu leisten wäre, bleibt hier das Maximum. Mitbefrachter haben Anspruch nur im Fall des Verschuldens.

---

1) D. h. aus Gründen, welche die Ladung allein betreffen, z. B. die Ladung wird arrestiert oder sonst behördlich festgehalten, s. S. 258, Tiere können vom Nothafen aus nicht weiter befördert werden, weil unter ihnen eine die übrige Ladung gefährdende Seuche ausgebrochen ist, oder eine Ladung nafs gewordener Kohlen kann nicht weiter befördert werden, weil Gefahr der Selbstentzündung vorliegt (Fall Hans. XIV Nr. 101), wogegen §§ 582 ff. anwendbar bleiben, wenn die Weiterbeförderung möglich, aber im Interesse des betroffenen Ladungsguts unterbleibt, R.G.Entsch. Bd. 14 Nr. 14.

7. Antritt der Reise bedeutet im Sinne der §§ 628—641 thatsächlichen Beginn der Reise, die Ausnahmebestimmung des § 580 Abs. 2 gilt hier nicht.

§ 629.

Jeder Theil ist befugt, von dem Vertrage zurückzutreten, ohne zur Entschädigung verpflichtet zu sein:

1. wenn vor dem Antritte der Reise
das Schiff mit Embargo belegt oder für den Dienst des Reichs oder einer fremden Macht in Beschlag genommen,
der Handel mit dem Bestimmungsort untersagt,
der Abladungs- oder Bestimmungshafen blokirt,
die Ausfuhr der nach dem Frachtvertrage zu verschiffenden Güter aus dem Abladungshafen oder ihre Einfuhr in den Bestimmungshafen verboten,
durch eine andere Verfügung von hoher Hand das Schiff am Auslaufen oder die Reise oder die Versendung der nach dem Frachtvertrage zu liefernden Güter verhindert wird.
In allen diesen Fällen berechtigt jedoch die Verfügung von hoher Hand nur dann zum Rücktritte, wenn das eingetretene Hindernifs nicht voraussichtlich von nur unerheblicher Dauer ist;

2. wenn vor dem Antritte der Reise ein Krieg ausbricht, in Folge dessen das Schiff oder die nach dem Frachtvertrage zu verschiffenden Güter oder beide nicht mehr als frei betrachtet werden können und der Gefahr der Aufbringung ausgesetzt würden.

Die Ausübung der im § 562 dem Befrachter ertheilten Befugnifs wird durch diese Vorschriften nicht ausgeschlossen.

1. Vgl. die allgemeinen Bemerkungen Nr. 1 und 2 zu § 628.

2. Gehen die Verfügungen hoher Hand (d. h. Akte einer Staatsgewalt im Staatsinteresse) von einer Staatsgewalt aus, welcher einer der Kontrahenten oder beide unterworfen sind, so ist die Ausführung des Frachtvertrages gegen dieselben eine unerlaubte Handlung (vgl. Prot. S. 2386), die nicht erzwungen werden kann. Ein Zuwiderhandeln gegen Verbote für sie fremder Staatsgewalten ist dagegen nicht widerrechtlich. Soweit solche Verbote aus völkerrechtlichen Gründen von unserem Staat respektiert werden, hat dies nur die Bedeutung, dafs derselbe den verbietenden Staat nicht hindern darf, nötigenfalls mit Gewalt auf hoher See oder in fremden Gewässern die Beachtung seines Verbotes zu erzwingen (und zwar auch gegen unsere Staatsunterthanen, falls sie dagegen handeln), aber nicht die Bedeutung, dafs unser Staat, dafs unsere Gerichte ihm dabei helfen. Vgl. hierüber die zutreffenden Ausführungen englischer Urteile bei Carver, sect. 247, 247, auch Art. 12 Einf.Ges. zum B.G.B. Aber ein solches fremdstaatliches Verbot wird doch der Regel nach eine solche Gefahr der Ausführung mit sich bringen, dafs nach ver-

ständigem Ermessen man nicht dem einen oder anderen Kontrahenten zumuten kann, entgegen dem Verbot die Ausführung zu dulden oder zu bewirken (vgl. Prot. S. 2387). Die Folge solcher Verbote wird also in dem einen wie in dem anderen Falle die sein, dafs die Ausführung des Vertrages hinausgeschoben werden mufs und kann, bis das Verbot wegfällt. Soweit nun der Zweck des Vertrages eine solche Hinausschiebung auf gemeinschaftliche Kosten (§ 635) mit Gewifsheit nicht verträgt, wollte man in erster Lesung die Aufhebung des Vertrages von selbst eintreten lassen (vgl. Bem. Nr. 2 zu § 628). Nach dem jetzt vorliegenden Gesetz bedarf es sowohl in diesen Fällen, wie in den Fällen, in denen nur ein mehr oder minder vorhandenes Interesse an rascher Abwickelung in Frage kommt, einer aufserordentlichen Rücktrittserklärung.

Das Gesetz sagt nicht, wann der Rücktritt erklärt werden mufs. Es ist anzunehmen, dafs der Rücktritt zulässig ist, so lange nicht ausdrücklich oder stillschweigend darauf verzichtet wurde. Wenn das Schiff trotz Kenntnis des Rücktrittsgrundes sich auf die Reise begiebt, so ist der Regel nach Verzicht anzunehmen, ebenso wenn der Befrachter das Schiff trotz solcher Kenntnis die Reise antreten läfst. Um also die Zulässigkeit eines späteren Rücktritts auszuschliefsen, wird jeder Kontrahent, der Kenntnis des Verbotes erlangt, dafür sorgen müssen, dafs auch der andere solche erhält. Bis zum Rücktritt entstandene Ansprüche, wie Liegegelder bei der Beladung, Zeitfracht[1]) bleiben unberührt. Ist noch nach Antritt der Reise der Rücktritt dem Obigen nach zulässig und erklärt, so mufs das Schiff die Ladung unentgeltlich in den Abladungshafen zurückbringen. Tritt keiner beider Teile zurück, so mufs das Schiff dem Obigen gemäfs die Aufhebung des Hindernisses abwarten (§ 635) und dann den Vertrag ausführen.

3. Zur Ziffer 1. In den Worten „von nicht unerheblicher Dauer“ will das Gesetz nur die Berücksichtigung ganz vorübergehender, auf die Zwecke der Kontrahenten offenbar einflufsloser Hindernisse (z. B. bei temporären Hafensperren Prot. S. 2387) ausschliefsen. Verfügungen hoher Hand infolge eines Krieges sind nie von „unerheblicher Dauer“. Jeder Krieg hat einen Abbruch der Handelsbeziehungen der feindlichen Häfen zur Folge, es ist also z. B. bei einem Krieg zwischen Deutschland und Frankreich, für alle Waren, die aus deutschen Häfen nach

1) Die in § 629 genannten Ereignisse sind zum Teil nicht solche, die die Beladung hindern (§ 573). Wenn und so lange der Rücktritt nicht erklärt wird, läuft also insoweit die Ladezeit und Überliegezeit, somit auch das Liegegeld weiter. Gegen diese Folge suchen die Befrachter sich nicht selten durch Klauseln zu schützen, vgl. Hans. XIV Nr. 1, S. 285 unter β. In betreff der Zeitfracht ist § 638 Abs. 2 zu beachten, wonach dieselbe während eines entstehenden „Aufenthaltes“, der sich in einer Verfügung hoher Hand gründet, nicht zu zahlen ist. Ein solcher ist nicht vorhanden, so lange mit Beladung fortgefahren werden konnte, wohl aber bei jeder dadurch entstehenden Unterbrechung.

Frankreich bestimmt sind, der „Handel mit dem Bestimmungsort untersagt".

Über Embargo und Blockade s. Bd. I S. 429 und 430. In betreff der Frage, ob dieselbe effektiv sein müsse, entscheiden hier dieselben Gesichtspunkte. Beschlagnahme zum Dienst einer fremden Macht *(droit d'Angarie)* darf völkerrechtlich nur in Gewässern des Landes geschehen, welches mit Beschlag belegt oder in dem Gebiet seines Feindes. „Andere Verfügungen von hoher Hand u. s. w.": hierher gehören z. B. die Fälle, in denen ein Schiff festgehalten wird, weil von ihm noch gewisse Abgaben oder Kautionen gefordert werden, auf die es ohne Schuld nicht vorbereitet sein konnte, vgl. R.G. vom 30. Januar 1886, Bolze II Nr. 963[2]), anders O.L.G. Hamburg vom 19. Februar 1886 Hans. VII Nr. 21[3]), dagegen gehört hierher nicht ein Privatarrest (vgl. Prot. S. 3987), eine sonstige Beschlagnahme zum Schutz von Privatinteressen, auch nicht die Anordnung einer bloßen Quarantäne im Bestimmungshafen, vgl. R.G.Entsch. Bd. 25 S. 103, Bem. Nr. 3 zu § 637.

4. Zur Ziffer 2: Nach den Regeln der Pariser Deklaration deckt die Flagge die Ladung, wenn nicht Kriegskontrebande vorliegt. In freiem (neutralem) Schiff ist also jede Ladung frei, die nicht Kontrebande ist. Über deren Begriff s. Bd. I S. 340[4]). Ist das Schiff unfrei, so kommt es nicht darauf an, ob auch die Ladung unfrei ist. Ein Schiff, das erst kürzlich unter neutrale Flagge gebracht ist, kann verdächtig und von den Befehlshabern der Kriegsschiffe bei summarischer Prüfung als „unfrei" betrachtet werden. Hier wie bei der Beurteilung, ob Kontrebande vorhanden u. s. w., liegt dem Teil, der zurücktreten will, nur eine „verständige Erwägung ob, ob die Befehlshaber der feindlichen Schiffe das fragliche Schiff beziehentlich die Ladung als unfrei (Kontrebande) ansehen und demgemäß wenigstens vorläufig nehmen können" (vgl. R.O.H.G.Entsch. VII S. 174, Herrmann und Hirsch, Samml. I Nr. 116, 130).

---

2) In diesem Falle wurde von dem Schiff Bestellung einer Kaution wegen Wiederausfuhr von Tabak, mit dem es einen Zwischenhafen anlief, gefordert und es wurde bis zur Beschaffung festgehalten. Das R.G. hält § 635 (somit auch § 629) an sich für anwendbar und weist nur *in casu* Anspruch aus § 635 ab, weil Tabak Stückgut war und solchenfalls gegenüber den anderen Gütern § 635 nicht anwendbar sei. (Daß letzteres unrichtig s. Bem. zu § 641.)

3) Es wird von dem Schiff eine Exportabgabe widerrechtlich gefordert, das Schiff erhebt Beschwerde und wird erst nach 14 Tagen freigelassen. O.L.G. meint, da kein „absolutes Hindernis" und „keine Verfügung der Staatsgewalt" vorliege, so sei keine Verfügung von hoher Hand vorhanden. Dem ist nicht beizustimmen.

4) Vgl. auch den Fall Hans. XVI Nr. 63. Ein Aufstand, in welchem die Insurgenten thatsächlich als Krieg führender Teil auftreten, muß als Krieg gelten, wenn ihnen entsprechende Machtmittel zu Gebote stehen, Hans. a. a. O.

5. § 629 setzt überall voraus, dafs die darin genannten Hindernisse nicht schon bestanden, als der Vertrag geschlossen wurde, Hans. XVI Nr. 63. War dies der Fall, so ist der Vertrag, falls die Kontrahenten dies nicht wufsten, wegen Irrtums anfechtbar (§ 119 B.G.B.). Wufsten die Kontrahenten dagegen bei Abschlufs des Vertrages, dafs das Hindernis bestehe, so ist der Vertrag entweder so zu verstehen, dafs beide die baldige Aufhebung erwarten und diese bis dahin verschoben werden soll (vgl. § 308 Abs. 1 B.G.B.), oder so, dafs der Vertrag trotz und während Bestehens des Hindernisses ausgeführt werden soll, wie z. B. Kontrakte zur Brechung einer Blockade, über Transport von Kontrebande in einen Hafen der Kriegführenden[5]). Nach dem unter Nr. 1 Dargelegten haben letztere Verträge nur dann einen unerlaubten Inhalt und sind demgemäfs ungültig (§ 309 B.G.B.), wenn das Verbot, welches verletzt werden soll, von einer der Staatsgewalten erlassen ist, der die kontrahierenden Teile selber unterworfen sind. Aufserdem kann bei unseren Gerichten kein Anspruch aus solchen Verträgen erhoben werden, wenn das gedachte Verbot von unserer Staatsgewalt erlassen ist.

§ 630.

Geht das Schiff nach dem Antritte der Reise durch einen Zufall verloren (§ 628 Abs. 1 Nr. 1), so endet der Frachtvertrag. Jedoch hat der Befrachter, soweit Güter geborgen oder gerettet werden, die Fracht im Verhältnisse der zurückgelegten zur ganzen Reise zu zahlen (Distanzfracht).

Die Distanzfracht ist nur soweit zu zahlen, als der gerettete Werth der Güter reicht.

1. Das deutsche Recht (ausländisches Recht s. N. 1)[1]) billigt Distanzfracht zu, soweit der gerettete Wert reicht, und zwar nicht

5) Dem Schiffer ist aber in § 297 St.G.B. bei Strafe verboten, ohne Vorwissen des Reeders Zoll- oder Kriegskontrebande an Bord zu nehmen, ebenso Reisenden oder Schiffsleuten ohne Vorwissen des Schiffers, vgl. § 564 H.G.B.

1) Nach englischem Recht gelten in betreff der Einwirkung zufälliger, nach Abschlufs des Vertrages eintretender Ereignisse, welche die Erfüllung unmöglich machen oder hindern, folgende Regeln:

a. Von selbst wird der Vertrag gelöst, wenn die Ausführung gegen englische Verbotsgesetze, englische Verfügungen hoher Hand verstofsen würde, nur dann ist dieselbe „illegal“. Also ein Krieg, in den England selbst verwickelt ist, entschuldigt die Nichtausführung von Abladungen aus den feindlichen nach englischen Häfen und umgekehrt.

b. Im übrigen gilt der Grundsatz« „*where a party by his own Contract creates a duty, he is bound to make it good notwithstanding any accident by inevitable necessity.*“ Die für die Pflicht aus dem Receptum geltenden Ausnahmen gelten hier nicht. Danach kann niemand einwenden, dafs ihm durch Zufall die Erfüllung unmöglich geworden sei (und darunter fallen auch fremde Verfügungen hoher Hand). Jedoch wird anerkannt, dafs fremde Verfügungen hoher Hand, die Schiff oder Ladung oder beide angehen, das

nur, wenn das Schiff verloren geht (§ 630), sondern auch, wenn nach Antritt der Reise infolge Verfügungen hoher Hand oder eines

---

Schiff berechtigen, von der Reise abzuweichen, z. B. einen neutralen Hafen aufzusuchen, und während einer angemessenen Frist (*within a reasonable time*) auf deren Aufhebung zu warten, wobei eine unserem § 635 entsprechende Vorschrift fehlt. Auch notwendige Reparaturen rechtfertigen entsprechende Abweichung von der Reise und Aufenthalt. Verzögert das Schiff die Reise länger als hiernach zulässig, so sind die Befrachter berechtigt, wenn dies dem Zweck des Vertrages entsprechend erscheint, zurückzutreten und Ausladung ohne Fracht, sowie Schadensersatz zu fordern, anderenfalls nur Schadensersatz.

c. Von dem Satz b gilt nur die Ausnahme, dafs unverschuldeter Untergang vor Antritt der Reise sowohl des bestimmten Schiffs, welches befrachtet wurde, wie der nicht nur nach Art und Gattung, sondern in bestimmter *species* bedungenen Ladung den Vertrag von selbst löst. Denn in solchem Fall gilt der Vertrag als unter der Bedingung der Fortexistenz von Schiff resp. Ladung geschlossen. Dem Untergang des Schiffes stehen die übrigen Fälle unseres § 628 Nr. 1 nicht gleich.

d. Aus diesen Grundsätzen folgt, dafs das englische Recht keine Distanzfracht kennt, vgl. jedoch N. 1 zu § 617. Geht das Schiff unterwegs verloren oder ist es beschädigt, und entweder reparaturunfähig oder nur mit sehr grofsem Zeitverlust reparierbar, so kann der Verfrachter aber mit anderen Schiffen für seine Rechnung die Ladung an den Bestimmungsort bringen lassen und dann volle Fracht fordern.

Diese starren Grundsätze wären unerträglich, wenn man sich nicht im Verkehr durch Klauseln zu schützen wüfste. Als solche kommen namentlich in Betracht:

α. in betreff des Bestimmungshafens: die Klausel, dafs der Schiffer berechtigt sein solle, wenn er finde, dafs letzterer anzusehen sei als *„unsafe by reason of war or disturbances"*, *„to land the goods on the nearest safe and convenient port at the expense and risk of the owners"*, ebenso *„in the case of blockade or interdict of the port of discharge"*, vgl. Aspinall VIII p. 181 ff., R.G.Entsch. Bd. 25 S. 95. Die Klausel *„or so near as she safely can get"* (über die Bedeutung von *safe* siehe Bem. Nr 1 zu § 560, vgl. auch Bem. Nr. 1 zu § 592) giebt dem Schiff nicht das Recht, die Ladung sofort in den nächsten anderen Hafen abzusetzen, sondern nur, wenn das (politische) Hindernis nicht *in reasonable time* beseitigt ist, den Vertrag aufzuheben und für die Ladung im Interesse der Beteiligten das Beste zu thun, vgl. Scrutton p. 83 N. a;

β. die allgemeine Klausel *„the acts of God, fire, the Queens Enemies, restraint of princes or rulers excepted"* entbindet das Schiff von der Ausführung oder weiteren Ausführung des Frachtvertrages, wenn dieselbe durch elementaren Untergang, irgend welche Verfügungen hoher Hand (Privatarreste ausgenommen) im Krieg oder Frieden, deren Aufhebung *in reasonable time* nicht zu erwarten steht, ebenso unter gleicher Voraussetzung durch Unfreiheit von Schiff und Ladung infolge des Krieges nach verständiger Erwägung mit Gefahren bedroht ist; Scrutton p. 175; Aspinall VIII p. 184. Wird die *exception* durch den Zusatz *„mutually excepted"* auch zu Gunsten des Befrachters gemacht, so hat dieser unter denselben Voraussetzungen das Rücktrittsrecht, Aspinall IX S. 7 (vgl. S. 269 N. 7 und die Citate § 573 N. 7);

γ. die Klausel *„capture and seizure excepted"* bezieht sich auch auf unverschuldete Privatarreste und Raub des Schiffes, Scrutton p. 175;

δ. besondere Klauseln wegen anderer Ereignisse, welche entweder den Verfrachter oder den Befrachter an der Erfüllung seiner Leistungen

Krieges Rücktritt vom Vertrage erfolgt (§§ 629, 634). Der Schiffer als solcher bleibt freilich trotz des Rücktrittes verpflichtet, für das Beste der Ladung zu sorgen und dieselbe daher unter Umständen

---

hindern (wie Eisklausel u. s. w.), bieten nichts besonderes für England, s. hierüber Bem. zu § 637. —

Distanzfracht gewähren auch die Klauseln *α* bis *δ* nicht. Es ist dringend zu raten, im Schiffsverkehr mit dem englischen Rechtsgebiet die Geltung der deutschen Regeln auszubedingen oder die vorstehenden Klauseln anzuwenden. Die Klausel *α* geht über das hinaus, was das Gesetz bei uns dem Verfrachter gewährt, vgl. Scrutton Art, 4, 30, 81, 82, 100, 103, Carver, sect. 74, 233 ff., 255, 256, 304, 305. — In Nordamerika weicht die Praxis von der englischen erheblich ab. Man erkennt hier an, dafs auch Verfügungen hoher Hand anderer Mächte als der eigenen zur Aufhebung führen können, sofern sie ein Hindernis der Ausführung darstellen. Man unterscheidet aber zwischen solchen, die nur zeitweise hindern, und solchen, die die Erfüllung nach verständigem Ermessen geradezu unmöglich machen. Nur letztere heben den Vertrag auf. Im übrigen gilt auch hier der Grundsatz, dafs andere thatsächliche Hindernisse, welche nach Abschlufs die Ausführung unmöglich machen, den Kontrakt nicht aufheben. Das Recht, die Ladung mit anderen Schiffen an den Ort der Bestimmung befördern zu lassen, ist dasselbe wie in England. Aber man ist auch geneigt, Distanzfracht in diesen Fällen, sowie in den Fällen der Verfügungen hoher Hand zu bewilligen, wenn der Befrachter bei Auslieferung in Zwischen- oder Nothäfen Nutzen von dem zurückgelegten Teil der Reise hatte, vgl. Parsons I p. 131 bis 245, 328 bis 338, Desty § 210. — Frankreich (*Code de commerce* Art. 276, 277, 300, 299, 279, *Code civil* Art. 1148) läfst wie im allgemeinen bürgerlichen Recht *force majeure*, die vor Antritt der Reise dieselbe dauernd unmöglich macht, den Vertrag aufheben. Der *Code de commerce* (Art. 276) erwähnt speciell als solchen Lösungsgrund *interdiction de commerce*, worunter alle bei uns im § 629 erwähnten Ereignisse gehören, wenn sie nicht nur auf beschränkte Zeit der Ausführung Hindernisse entgegenstellen, sondern von unbestimmter Dauer (*illimités*) sind. Hindernisse auf Zeit lösen nicht. Ebenso wird in betreff *force majeure*, die während der Reise eintritt, eine solche unterschieden, die nur auf Zeit, und eine solche, die dauernd hindert (Art. 277 Abs. 2, 300, 400, 299, 279). Erstere löst nicht, aber bei der Zeitfracht wird während des Aufenthalts Heuer und Beköstigung der Seeleute stets in *Havarie grosse* verteilt und der Lauf der Zeitfracht sistiert, wenn das Hindernis eine Verfügung hoher Hand ist (in Belgien gilt nur letzteres, dies aber auch bei jeder *force majeure*). Ist das Hindernis dauernd und durch Verfügung hoher Hand bewirkt, so erhält das Schiff volle Fracht für die Reise; im Fall der Blockade mufs das Schiff in Ermangelung anderer Order die Ladung in einen benachbarten Hafen seiner Flagge bringen (Belgien je nach Interesse derselben in einen benachbarten Hafen oder zurück in den Ladungshafen). So auch mit den angegebenen geringen Abweichungen Belgien (Art. 84, 85, 90—92). Dagegen differieren Frankreich und Belgien in betreff der Frage, welche Folge der Verlust des Schiffes (im Sinne unseres § 628 Nr. 1) während der Reise hat: Frankreich (Art. 296, 303) spricht Distanzfracht zu, wenn (wozu der Schiffer an sich gehalten, vgl. N. 1 zu § 632) die Ladung nicht mit einem anderen Schiff an den Bestimmungsort gebracht wird, während Belgien (Art. 94 Abs. 3, 97 Abs. 3) in diesem Punkt das englische System (oben unter d) adoptiert hat. — Portugal (Art. 547 bis 549, 558) hat im wesentlichen dieselben Vorschriften wie Frankreich. Abweichend ist, dafs in jedem Fall Distanzfracht wenigstens für den zurückgelegten Teil der Reise zu zahlen ist. Falls der Bestimmungshafen wegen Blockade nicht erreicht werden kann oder wenn eine andere *force majeure* das Eindringen in denselben nicht gestattet, so kann der Schiffer mangels Order in den Abladungshafen

auch mit anderen Schiffen weiter befördern zu lassen, dies geschieht aber auf Gefahr und Kosten der Ladung selbst (§§ 632, 634 Abs. 7). Wenn die Gesetzgebung dagegen wie in England grundsätzlich in solchen Fällen den Rücktritt versagt, so ist — abgesehen von gütlicher Einigung — folgerichtig Fracht für nur teilweise Ausführung derselben nicht zu bewilligen. Die Weiterbeförderung (falls solche zulässig und möglich) geschieht dann für Rechnung und Gefahr des Verfrachters. Aber auch wenn der Rücktritt oder die Aufhebung des Vertrages von Rechtswegen grundsätzlich eintritt, ist das System der rein mathematischen Distanzfracht anfechtbar. Es kann bald die Interessen des Befrachters verletzen, falls nämlich weder die Ware in dem Zwischenhafen höher als in dem Hafen, wo die Reise angetreten wurde, verwertbar ist, noch eine entsprechende Möglichkeit vorhanden ist, dieselbe von dort nach dem Ort der Bestimmung weiter zu befördern. Es verletzt dagegen die Interessen des Verfrachters, wenn der zurückgelegte Teil der Reise durchschnittlich mit verhältnismäfsig mehr Aufwand verbunden ist, als der Rest derselben, letzterer somit wahrscheinlich zu verhältnismäfsig geringer Frachtrate mit anderen Schiffen möglich ist. Mufs das Schiff (in den Fällen des § 629) zurück in den Abgangshafen oder nach einem anderen Hafen gehen, so ist diese Reise häufig mit noch gröfserem Aufwand für das Schiff verbunden als die ursprünglich bedungene Reise. Die verschiedenen Lösungen, zu welchen die Gesetzgebungen gekommen sind, erklären sich somit daraus, dafs man bald den rein mathematischen Standpunkt bei Bemessung der Distanzfracht festgehalten hat (wie in Frankreich und Portugal bei Verlust des Schiffes), bald sich mehr auf den Standpunkt des Schiffes gestellt hat (wie bei uns in § 631) oder mehr auf den Standpunkt des Befrachters, wie man dies in Nordamerika versucht und in dem Kongrefs zu Brüssel (1888) vorgeschlagen hat[2]).

---

zurückgehen oder in einem anderen Hafen löschen, in jedem Fall erhält er neben Fracht für die ganze Reise noch ein Drittel derselben. Heuer und Beköstigung der Seeleute gehen bei temporärem Aufenthalt nicht ohne weiteres in *Havarie grosse.* Die meisten übrigen Gesetze folgen im wesentlichen dem französischen Recht. Spanien (Art. 690), Mexico (Art. 765) erwähnen auch Epidemien im Bestimmungshafen und unverschuldete Seeuntüchtigkeit des Schiffs als Aufhebungsgrund. Italien (Art. 570) billigt bei Verlust des Schiffs unbedingt Distanzfracht zu, Japan (Art. 613, 614) bei jeder Lösung während der Reise. Finnland (Art. 99—104), Skandinavien (§§ 159—162) stehen im wesentlichen auf demselben Standpunkt wie unser Gesetz. Jedoch läfst letzteres Verlust der Ladung vor Antritt der Reise nie den Vertrag aufheben.

2) Der Kongrefs von Antwerpen (1885) verwirft die von einer Minderheit schon in der Hamburger Konferenz lebhaft bekämpfte Distanzfracht (Prot. S. 2397) und adoptiert das englische System; der Kongrefs zu Brüssel (1888) billigt in den Fällen unseres § 634 eine dem Nutzen des Befrachters gemäfs *ex aequo et bono* zu berechnende Fracht zu, in den Fällen unseres § 630 soll zunächst der Schiffer für anderweitige Weiterbeförderung sorgen,

2. Sind Ladungsgüter in gesunkenem Zustand verkauft, so ist der Erlös ebenfalls geretteter Wert, aus welchem Fracht zu zahlen ist, R.G.Entsch. XIII Nr. 31.

3. Unter „gerettetem Wert" ist der Wert abzüglich der besonders für die Ladung bezahlten Rettungskosten (Bergelöhne) zu verstehen, da diese vorweg die Ladung belasten. Es ist also nicht (wie Skandinavien § 218 vorschreibt) eine Verteilung dieser Kosten auf Fracht und Ladung vorzunehmen. Gehen diese Kosten bei gemeinsamer Rettung von Schiff und Ladung in grofse Haverei, so entscheiden die besonderen Grundsätze der letzteren.

§ 631.

Bei der Berechnung der Distanzfracht kommt in Anschlag nicht allein das Verhältnifs der bereits zurückgelegten zu der noch zurückzulegenden Entfernung, sondern auch das Verhältnifs des Aufwandes an Kosten und Zeit, der Gefahren und Mühen, welche durchschnittlich mit dem vollendeten Theile der Reise verbunden sind, zu denen des nicht vollendeten Theiles.

1. Der § 631 gilt sowohl in den Fällen des § 630 wie denen des § 634 (vgl. Bem. Nr. 1 zu § 630).

2. Um das Verhältnis der bereits zurückgelegten zu der noch zurückzulegenden Entfernung zu ermitteln, mufs stets der entfernteste Punkt aufgesucht werden, den der Schiffer erreicht hat „unter ordnungsmäfsiger Ausführung der Reise", d. h. so lange er den Weg nach dem Reiseziel auf dem üblichen Kurse verfolgte, selbst wenn dieser Ort „nach Längen- und Breitengraden" berechnet werden müfste, weil das aufgebrachte Schiff in einen abseits vom Kurse belegenen Hafen gebracht oder der Schiffer in einen ebenso belegenen Nothafen eingelaufen oder in den Abgangshafen zurückgekehrt ist (vgl. § 634 Abs. 6). Denn das Gesetz hat für die Berechnung der Distanzfracht nicht blofs die Erwägung mafsgebend sein lassen, „wie viel der Schiffer dem Befrachter durch die teilweise Ausführung des Transportes genützt habe", sondern es hat hauptsächlich die „eigenen Opfer" desselben berücksichtigt wissen wollen (Prot. S. 2412). Natürlich darf die noch zurückzulegende Reise nicht von demselben Orte aus berechnet werden, sondern von dem aus, von welchem die Waren mit einem anderen Schiffe nach dem Bestimmungshafen befördert werden müfsten.

§ 632.

Die Auflösung des Frachtvertrags ändert nichts in den Verpflichtungen des Schiffers, bei Abwesenheit der Betheiligten auch nach

---

Minderfracht dabei kommt dem Verfrachter zu gut, Mehrfracht mufs der Befrachter tragen. Ist die Weiterbeförderung unmöglich, so ist ebenfalls dem Nutzen des letzteren gemäfs *ex aequo et bono* Fracht zu berechnen, vgl. *Actes* p. 358 ff., 417.

dem Verluste des Schiffes für das Beste der Ladung zu sorgen (§§ 535 bis 537). Der Schiffer ist demzufolge berechtigt und verpflichtet, und zwar im Falle der Dringlichkeit auch ohne vorherige Anfrage, je nachdem es den Umständen entspricht, entweder die Ladung für Rechnung der Betheiligten mittelst eines anderen Schiffes nach dem Bestimmungshafen befördern zu lassen oder die Auflagerung oder den Verkauf der Ladung zu bewirken und im Falle der Weiterbeförderung oder Auflagerung, behufs der Beschaffung der hierzu sowie zur Erhaltung der Ladung nöthigen Mittel, einen Theil davon zu verkaufen oder im Falle der Weiterbeförderung die Ladung ganz oder zu einem Theile zu verbodmen.

Der Schiffer ist jedoch nicht verpflichtet, die Ladung auszuantworten oder zur Weiterbeförderung einem anderen Schiffer zu übergeben, bevor die Distanzfracht nebst den sonstigen Forderungen des Verfrachters (§ 614) und die auf der Ladung haftenden Beiträge zur grofsen Haverei, Bergungs- und Hülfskosten und Bodmereigelder bezahlt oder sichergestellt sind.

Auch für die Erfüllung der nach Abs. 1 dem Schiffer obliegenden Pflichten haftet der Rheder mit dem Schiffe, soweit etwas davon gerettet ist, und mit der Fracht.

1. Das Gesetz verpflichtet nicht den Verfrachter, sondern den Schiffer, nach dem Untergange des Schiffes für das Beste der Ladung zu sorgen, d. h. „diejenigen Mafsregeln im Interesse der Ladung zu ergreifen, welche nach den Umständen des Falls als die angemessensten erscheinen“, vgl. § 535 mit Bemerkungen. Was er in dieser Hinsicht vornimmt, thut er nicht „zum Vollzuge des einmal erloschenen Frachtvertrages“, nicht als Vertreter des Reeders, sondern als gesetzlicher Vertreter der Ladungsinteressenten. Der Schiffer mufs, wenn irgend möglich, vor weiterem Handeln die Interessenten benachrichtigen und deren Instruktion einholen. Er darf nicht in jedem Falle die Ladung nach dem ursprünglichen Bestimmungsort schaffen. Er darf dies nicht thun: a. gegen den Widerspruch der Ladungsinteressenten, b. ohne die Ermächtigung derselben, wenn diese eingeholt werden konnte, c. wenn es den Umständen nicht gemäfs ist, d. h. dem wohl verstandenen Interesse der Ladungseigentümer widerspricht, wo eine vorherige Anfrage nicht stattfinden konnte. Besteht die Ladung aus Stückgütern oder sind doch Mehrere an derselben beteiligt, so darf der Schiffer nicht Ladung des einen Interessenten für die von einem anderen zu zahlende Fracht verkaufen oder verbodmen (Bd. I S. 400), wie unrichtig bei der Hamburger Konferenz von einer Seite angenommen wurde (Prot. S. 3973). Er mufs in solchem Fall sich von dem neuen Verfrachter gegen Cession die Distanzfracht u. s. w. zahlen lassen oder mit der Ladung jedes Interessenten besonders gemäfs Abs. 1 a. E. verfahren. Sind Konnossemente gezeichnet, so ist es üblich, die ganze Ladung an einen Agenten im Bestimmungsort zu adressieren, der die Aushändigung an die Einzelnen übernimmt

(Prot. S. 3974). Die Weiterbeförderung geschieht lediglich auf Gefahr und Rechnung des Befrachters. Dieser hat also auch den Vorteil, wenn unter Hinzurechnung der Distanzfracht die Ladung zu günstigeren Bedingungen als den mit dem ersten Verfrachter bedungenen befördert wird [1]), vgl. im übrigen Bem. Nr. 1 zu § 537, Bd. I S. 405 ff. über die aus der Weiterbeförderung entstehenden Rechte. Anspruch auf besondere Entschädigung für seine eigene Mühewaltung hat der Schiffer nicht, so lange er noch gemäfs § 555 Heuer bekommt, Hans. VIII Nr. 106 (O.L.G. Hamburg vom 12. Juli 1887), wohl aber für Dienste, die er noch später leistet, R.O.H.G. XV Nr. 23 nach Analogie des § 555.

2. Das Gesetz erhält die aus den §§ 535—537 fliefsende Verbindlichkeit des Schiffers, „dem Interesse der Ladung zu dienen“, aufrecht nur bei Abwesenheit der Beteiligten. Dieselbe erreicht daher ihr Ende, „sobald die Ladung einen Vertreter gefunden hat“ (Entsch. des R.O.H.G. XV S. 66). Wer zur Verfügung über dieselbe berechtigt ist s. unten Nr. 4 und N. 3 zu § 647. Anfragen sind an den Ablader oder den bekannten Empfänger zu richten.

3. Der letzte Absatz erklärt sich daraus, dafs, wenn der Schiffer auch „nach der Auflösung des Frachtvertrages ausschliefslich als Vertreter der Ladungsinteressenten“ handelt (Prot. S. 4307), er dies doch lediglich auf Grund seiner Qualität als Schiffer thut.

4. Kann die Ladung nicht weiter befördert werden, so mufs dieselbe regelmäfsig aufgelagert [2]) werden, wenn sich keine legitimierte Person trotz Anfrage zum Empfang meldet. Ist kein Konnossement gezeichnet, so ist nur der Ablader legitimiert; sind Konnossemente gezeichnet, so ist er nur bei Rückgabe aller Konnossemente legitimiert, anderenfalls nur der legitimierte Inhaber eines Konnossements, der gleichzeitig die übrigen Exemplare desselben abliefert, vgl. Bem. Nr. 5 zu § 556, §§ 659, 660, H.G.Z. III Nr. 291. Über Verkauf der Ladung s. Bd. I S. 402.

1) Nach den in N. 1 zu § 630 referierten Bestimmungen des französischen *Code de commerce* (Art. 296, 303), welche nicht ausdrücklich sagen, für wessen Rechnung weiter zu befördern ist, ist es dort nicht streitig, dafs Mehrfracht der Weiterbeförderung zu Lasten des Befrachters sei, dagegen streitig, ob er auch den Vorteil einer Minderfracht habe. Über diese Streitfrage s. Jacobs Bd. I S. 392 und die dort citierten Schriftsteller, sowie Lyon-Caën Nr. 679, der die Frage gegen die herrschende Ansicht verneinen will. Nach den Gesetzen, welche den Verfrachter ausdrücklich verpflichten, für seine Rechnung weiter zu befördern, wie Holland (Art. 478), Spanien (Art. 647), oder auch nur berechtigen wie England, Belgien und Nordamerika, kann diese Streitfrage nicht entstehen.

2) Mit der Auflagerung — ebenso mit der Weiterbeförderung — vollzieht sich die Ablieferung im Sinn des § 606, nicht aber (wie mit der Hinterlegung §§ 601, 604) auch die Übernahme im Sinn der §§ 608, 609, vgl. oben S. 210.

§ 633.

Gehen nach dem Antritte der Reise die Güter durch einen Zufall verloren, so endet der Frachtvertrag, ohne dafs ein Theil zur Entschädigung des anderen verpflichtet ist; insbesondere ist die Fracht weder ganz noch theilweise zu zahlen, sofern nicht im § 618 das Gegentheil bestimmt ist.

Der Paragraph zieht lediglich die Konsequenz aus § 617. Darüber, dafs Güter, welche während der Reise durch Seeunfälle beschädigt und deshalb im Nothafen verkauft sind, nicht als verloren gegangen zu betrachten sind, vgl. oben S. 257.

§ 634.

Ereignet sich nach dem Antritte der Reise einer der im § 629 erwähnten Zufälle, so ist jeder Theil befugt, von dem Vertrage zurückzutreten, ohne zur Entschädigung verpflichtet zu sein.

Tritt jedoch einer der im § 629 Abs. 1 Nr. 1 bezeichneten Zufälle ein, so mufs, bevor der Rücktritt stattfindet, auf die Beseitigung des Hindernisses drei oder fünf Monate gewartet werden, je nachdem sich das Schiff in einem europäischen oder in einem aufsereuropäischen Hafen befindet.

Die Frist wird, wenn der Schiffer das Hindernifs während des Aufenthalts in einem Hafen erfährt, von dem Tage der erhaltenen Kunde, anderenfalls von dem Tage an berechnet, an welchem der Schiffer, nachdem er davon in Kenntnifs gesetzt worden ist, mit dem Schiffe zuerst einen Hafen erreicht.

Die Ausladung des Schiffes erfolgt mangels einer anderweitigen Vereinbarung in dem Hafen, in welchem es sich zur Zeit der Erklärung des Rücktritts befindet.

Für den zurückgelegten Theil der Reise ist der Befrachter Distanzfracht (§§ 630, 631) zu zahlen verpflichtet.

Ist das Schiff in Folge des Hindernisses in den Abgangshafen oder in einen anderen Hafen zurückgekehrt, so wird bei der Berechnung der Distanzfracht der dem Bestimmungshafen nächste Punkt, welchen das Schiff erreicht hat, behufs der Feststellung der zurückgelegten Entfernung zum Anhalte genommen.

Der Schiffer ist auch in den vorstehenden Fällen verpflichtet, vor und nach der Auflösung des Frachtvertrags für das Beste der Ladung nach Mafsgabe der §§ 535—537, 632 zu sorgen.

1. Der Paragraph hat im Abs. 2 die Zeit, während welcher das Ereignis gedauert haben mufs, um den Rücktritt zu rechtfertigen, fixiert. Diese von § 629 Ziff. 1 abweichende Bestimmung wurde auf der Hamburger Konferenz dadurch motiviert, dafs, während im Abladehafen regelmäfsig der „Befrachter oder ein Korrespondent desselben“ anwesend sein würde und so eine Verständigung zwischen Befrachter und Verfrachter erzielt werden könnte, dies nicht leicht der Fall sein dürfte nach Antritt der

Reise an dem Orte, wo das Schiff sich gerade befände (Prot. S. 2404 f.).

Diese Frist hat das Gesetz verschieden normiert, je nachdem sich das Schiff in einem europäischen Hafen — welchem nach § 483 die nichteuropäischen des Mittelländischen, Schwarzen und Azowschen Meeres gleichstehen — oder einem aufsereuropäischen befindet, während der Bestimmungshafen dabei nicht in Betracht kommt (Prot. S. 2406 f.). Der Grund für diese Unterscheidung, wie auch dafür, dafs die Fristen so weit bemessen sind, ist darin zu suchen, dafs dem Befrachter die Möglichkeit gewährt werden soll, „sich mit dem Schiffer über das weitere Verfahren immer in Benehmen" zu setzen, ihm die „geeigneten Instruktionen" zu erteilen, und „falls eine besondere Übereinkunft über ein längeres Zuwarten des Schiffers gegen ein angemessenes Liegegeld nicht zu stande" kommt, „für die Übernahme der Ladung geeignete Fürsorge" zu treffen (Prot. S. 2406 f.). In den Fällen des § 629 Abs. 1 Nr. 2 ist auch nach Antritt der Reise stets ohne Abwarten einer Frist der Rücktritt zulässig.

2. Der Befrachter ist zwar berechtigt, den Rücktritt vom Vertrage zu erklären. Die Verfügung über die Ladung steht aber nur den Bem. Nr. 4 zu § 632 genannten Personen zu. Es gilt also auch hier das dort Bemerkte.

§ 635.

Mufs das Schiff, nachdem es die Ladung eingenommen hat, vor dem Antritte der Reise im Abladungshafen oder nach dem Antritte der Reise in einem Zwischen- oder Nothhafen in Folge eines der im § 629 erwähnten Ereignisse liegen bleiben, so werden die Kosten des Aufenthalts, auch wenn die Erfordernisse der grofsen Haverei nicht vorliegen, über Schiff, Fracht und Ladung nach den Grundsätzen der grofsen Haverei vertheilt, gleichviel ob demnächst der Vertrag aufgehoben oder vollständig erfüllt wird. Zu den Kosten des Aufenthalts werden alle im § 706 Nr. 4 Abs. 2 aufgeführten Kosten gezählt, diejenigen des Ein- und Auslaufens jedoch nur, wenn wegen des Hindernisses ein Nothhafen angelaufen ist.

1. Nur bei gewissen der im § 629 aufgeführten Ereignisse, wie bei Blockade des Bestimmungshafens, beim Unfreiwerden von Schiff und Ladung, würde das Einlaufen des Schiffs in einen Nothafen nach § 706 Ziff. 4 unter den Begriff der grofsen Haverei fallen; bei allen anderen würde es hierzu an dem Erfordernis der „gemeinsamen Gefahr" fehlen. Ebenso liegen nicht die Voraussetzungen der grofsen Haverei vor, wenn der Schiffer infolge eines der gedachten Ereignisse im Abladehafen oder einem Zwischenhafen liegen bleibt. Denn es geschieht hier nicht „etwas Positives", es wird kein Schaden dem Schiffe resp. der Ladung zugefügt, „um die Gefahr zu beseitigen", sondern es wird nur etwas unterlassen,

was, „wenn es vorgenommen würde, das Schiff und die Ladung erst der Gefahr aussetzen würde“. In manchen Fällen, z. B. beim Embargo, bei der Beschlagnahme, fehlt es auch an dem „Erfordernis der Freiwilligkeit des Opfers“ (Prot. S. 2676 f.). Wegen der Gleichheit des Verhältnisses sind aber die sämtlichen hier in Betracht kommenden Fälle gleich behandelt worden (Entsch. des R.O.H.G. VII S. 170)[1]). Vgl. § 733.

2. Die Bestimmung des Paragraphen bezieht sich auf einen Aufenthalt vor wie nach Antritt der Reise (§§ 629, 634), ersterenfalls greift sie aber nur Platz bei dem Schiffe, welches liegen bleiben mufs, nachdem es die Ladung eingenommen hat. Denn erst nach Vollendung der Abladung ist eine Gemeinschaft zwischen Schiff und Ladung eingetreten, während vorher jeder Teil den „ihn betreffenden Schaden zu tragen“ hat (Prot. S. 2409 f.). Allein es ist nicht notwendig, dafs das Ereignis dem Schiffer auch erst nach Beendigung der Abladung bekannt wird, vielmehr kommt der Paragraph auch dann zur Anwendung, wenn der Schiffer nach dem Bekanntwerden des Ereignisses mit der Beladung fortfährt und mit dem beladenen Schiffe liegen bleibt. Es kommt nur darauf an, wann das Ereignis „seine Wirksamkeit äufsert“ (Prot. S. 2410), d. h. „den Schiffer zu dem Entschlufs bringt, mit dem Schiffe liegen zu bleiben“ (Entsch. des R.O.H.G. VII S. 171 f.).

3. Es ist gleichgültig, ob das betreffende Ereignis demnächst zum Rücktritt führt oder nicht. Die Kosten des Aufenthaltes fallen unter die Vorschrift im Fall des Rücktritts bis zur vollendeten Entlöschung, nicht blofs bis zu dem Zeitpunkt, als der Rücktritt zulässig wurde, H.G.Z. IV Nr. 69, 282. Der Schiffer-Reeder kann angemessene Kapitänsgage fordern H.G.Z. a. a. O. Reisekosten des Schiffers aus dem Hafen zu einer Besprechung mit den Ladungsinteressenten läfst passieren H.G.Z. IV Nr. 146.

§ 636.

Wird nur ein Theil der Ladung vor dem Antritte der Reise durch einen Zufall betroffen, der, wenn er die ganze Ladung betroffen hätte, nach den §§ 628, 629 den Vertrag aufgelöst oder die Parteien zum Rücktritte berechtigt haben würde, so ist der Befrachter nur befugt, entweder statt der vertragsmäfsigen andere Güter abzuladen, sofern durch deren Beförderung die Lage des Verfrachters nicht erschwert wird (§ 562), oder von dem Vertrag unter der Verpflichtung zurückzutreten, die Hälfte der bedungenen Fracht und die sonstigen Forderungen des Verfrachters zu berichtigen (§§ 580, 581). Bei der Ausübung dieser Rechte ist der Befrachter nicht an die sonst einzuhaltende Zeit gebunden; er hat sich aber ohne Verzug

---

1) Wegen des ausländischen Rechts s. N. 1 zu § 630 (vgl. namentlich Frankreich). Über die weiter gehenden Bestimmungen der York und Antwerpener Regeln s. § 706 Bem. V N. 9.

zu erklären, von welchem der beiden Rechte er Gebrauch machen wolle, und, wenn er die Abladung anderer Güter wählt, die Abladung binnen kürzester Frist zu bewirken, auch die Mehrkosten dieser Abladung zu tragen und, soweit durch sie die Wartezeit überschritten wird, den dem Verfrachter daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

Macht er von keinem der beiden Rechte Gebrauch, so hat er auch für den durch den Zufall betroffenen Theil der Ladung die volle Fracht zu entrichten. Den durch Krieg, durch ein Einfuhr- oder Ausfuhrverbot oder durch eine andere Verfügung von hoher Hand unfrei gewordenen Theil der Ladung ist er jedenfalls aus dem Schiffe herauszunehmen verbunden.

Tritt der Zufall nach dem Antritte der Reise ein, so hat der Befrachter für den dadurch betroffenen Theil der Ladung die volle Fracht auch dann zu entrichten, wenn der Schiffer diesen Theil in einem anderen als dem Bestimmungshafen zu löschen sich genöthigt gefunden und hierauf mit oder ohne Aufenthalt die Reise fortgesetzt hat.

Die Vorschriften der §§ 617, 618 bleiben unberührt.

Der Paragraph geht davon aus, dafs grundsätzlich die §§ 628, 629 nicht anwendbar seien, wenn nur ein Teil der Ladung von einem der darin erwähnten Zufälle betroffen wird. Diese Zufälle gehen also, soweit nicht nach den §§ 617, 618 der Verfrachter auch die Fracht einbüfst (vgl. Abs. 4), zu Lasten des Befrachters allein. Abs. 1 giebt ihm nur das Recht, die Rechte aus §§ 562 und 580, 581 auch noch nach Ablauf der sonst dafür bestehenden Fristen auszuüben bis zum Augenblick der Abreise des Schiffes, er mufs aber ungesäumt nach Eintritt des Ereignisses bei Gefahr des Verlustes davon Gebrauch machen und alle erwachsenden Mehrkosten und Schäden tragen (Prot. S. 2420). Jedenfalls mufs er den unfrei gewordenen Teil der Ladung herausnehmen, um dem Schiff die Reise mit dem Rest zu ermöglichen, und dafür volle Fracht zahlen, soweit er nicht die in Abs. 1 ihm gewährten Rechte ausübt.

Der Verfrachter seinerseits hat in diesen Fällen kein Rücktrittsrecht.

§ 637.

Abgesehen von den Fällen der §§ 629 bis 636 hat ein Aufenthalt, den die Reise vor oder nach ihrem Antritte durch Naturereignisse oder andere Zufälle erleidet, auf die Rechte und Pflichten der Parteien keinen Einflufs, es sei denn, dafs der erkennbare Zweck des Vertrags durch einen solchen Aufenthalt vereitelt wird. Der Befrachter ist jedoch befugt, während jedes durch einen Zufall entstandenen, voraussichtlich längeren Aufenthalts die bereits in das Schiff geladenen Güter auf seine Gefahr und Kosten gegen Sicherheitsleistung für die rechtzeitige Wiedereinladung auszuladen. Unterläfst er die Wiedereinladung, so hat er die volle Fracht zu zahlen.

In jedem Falle hat er den Schaden zu ersetzen, der aus der von ihm veranlafsten Wiederausladung entsteht.

Ist der Aufenthalt durch eine Verfügung von hoher Hand herbeigeführt, so ist für die Dauer der Verfügung keine Fracht zu bezahlen, wenn diese nach Zeit bedungen war (§ 622).

1. Abs. 1 ist nur auf die Fälle zu beziehen, in denen Naturereignisse, ohne Verschulden beider Teile, wie z. B. Eis, zeitweilig niedriger Wasserstand, Seeunfälle, die eine nicht bis zum Ende der Reise aufschiebbare und daher im gemeinschaftlichen Interesse notwendige (vgl. R.G.Entsch. Bd. 14 Nr. 14) Ausbesserung des Schiffes notwendig machen u. s. w., oder andere Zufälle, sei es solche, die zunächst das Schiff betrafen (z. B. unverschuldeter Privatarrest Prot. S. 3987, unverschuldete Strandung), oder solche, die zunächst die Ladung betrafen (z. B. Selbstentzündung, welche das Anlaufen eines Nothafens nötig macht), den Antritt oder die Fortsetzung der Reise verzögern, nicht auf solche, die den Antritt oder die Fortsetzung unmöglich machen, und nicht auf solche, die lediglich die Beladung oder Löschung betreffen, vgl. Bem. Nr. 2 und 6 zu § 628. Fälle der Unmöglichkeit der Erfüllung liegen auch dann vor, wenn zwar das betreffende Ereignis nur zeitweilig hindert, aber die Zeit selbst wesentlich ist. Dieser Fall kann infolge einer ausdrücklichen Abrede vorliegen, nach welcher das Schiff bis zu einem ganz bestimmten Tage ladebereit oder schon expediert sein soll und mufs. Diese Verträge kommen vor, wenn der Befrachter ein Interesse daran hat, dafs die Abladung bis zu einem bestimmten Tage geschehe, z. B. wenn von Petroleum oder anderen Waren Abladungen bestimmter Monate verkauft sind. Dieselben verpflichten der allgemeinen Regel (Bem. Nr. 2 zu § 628) nach zum Schadensersatz, falls aus anderen Gründen als den in den §§ 628, 629 genannten rechtzeitige Erfüllung ausbleibt[1]).

2. Die Regel, welche das Gesetz für die Fälle des ersten Absatzes aufstellt, ist nur die, dafs der Aufenthalt auf die Rechte und Pflichten der Partei keinen Einflufs habe. Daraus ergiebt sich, dafs der Aufenthalt abgewartet werden mufs und dafs während desselben (abgesehen von den Fällen grofser

1) Im Stückgüterverkehr der regelmäfsig verkehrenden Dampfer kann den fahrplanmäfsigen oder angezeigten Abgangszeiten diese Bedeutung ohne besondere Abrede nicht beigelegt werden, vgl. die Fälle Hans. XV Nr. 70 und XIX Nr. 105. Das O.L.G. Hamburg nimmt aber in ersterer Entscheidung an: da der Frachtvertrag unter Bezugnahme auf die pr. 12. Oktober angezeigte Expedition geschlossen sei, so konnte der Befrachter zurücktreten, da dieselbe sich erheblich über diesen Zeitpunkt hinaus verzögerte (der Dampfer war erst am 19. Oktober ladebereit). Dieser Entscheidung ist durchaus beizupflichten. Es ist anzunehmen, dafs die Frachtgüter nur unter der Bedingung angemeldet werden, dafs der Dampfer ohne erhebliche Verspätung abgehe. Entfällt die Bedingung, so ist kein Vertrag vorhanden, aber auch kein Schadensanspruch, der Garantie der Abgangszeit voraussetzt.

Haverei § 706 Nr. 4) dabei jeder Teil seine Kosten und Nachteile trägt. Der Aufenthalt mufs so lange fortgesetzt werden, als das gemeinsame Interesse von Schiff und Ladung es erheischt. Dagegen kann die Ladung nicht in ihrem einseitigen Interesse weitere Fortsetzung des Aufenthalts fordern (vgl. hierüber Bem. zu § 535, Bd. I S. 401). Wird in einem solchen Fall doch noch weiter auf die Ladung gewartet, so hat das Schiff Anspruch auf Schadensersatz, wenn es sich diesen Anspruch vorbehalten hatte. Der Befrachter [2]) kann, wenn ein Aufenthalt stattfindet, ein Interesse daran haben, zeitweilig auszuladen, z. B. wenn die Ware bei langem Lagern im Schiff leiden würde, oder wenn die zeitweilige Ausladung wegen Beschädigung nötig, z. B. um zu trocknen, eine Mafsregel, die schon der Schiffer für die Befrachter treffen kann. Handelt der Befrachter in solchen Fällen selbst, so mufs er Sicherheit für die rechtzeitige Wiedereinladung bestellen. Diese Bestimmung gilt für alle Fälle eines Aufenthaltes, auch in den Fällen des § 629, falls Rücktritt nicht stattfindet (Prot. S. 2422 bis 2423). Befrachter mufs an sich wieder einladen, nur im Fall des § 638 hat er ein weitergehendes wahlweises Recht. Die Sicherheit, die zu bestellen ist, hat sich daher nicht nur auf die in den §§ 614, 615 bezeichneten Forderungen, sondern auch auf sonstige Schäden, welche aus Unterlassung der Wiedereinladung entstehen können, zu erstrecken. Solche Schäden können entstehen, wenn das Schiff — weil nicht die ganze Ladung ausgeladen ist oder weil es von dem Bestimmungsort aus weiter verfrachtet ist — mit unvollständiger Ladung oder in Ballast die Reise beziehentlich den Rest der Reise ausführen mufs. Hierüber s. Bem. Nr. 4 zu § 582. Es scheiden hier dagegen die eigentlichen Kosten des Aufenthalts aus, da dieser nicht wie im Fall des § 582 durch das Verlangen der Wiederausladung verursacht ist, ebenso Schäden aus Zeitversäumnis (vgl. Prot. S. 2423, 2427). Der Befrachter ist nicht behindert, im Abladungshafen in den Grenzen des § 562 an Stelle der ursprünglichen andere Güter wieder einzuladen (Prot. a. a. O.).

3. Die Ausnahme des ersten Absatzes, „es sei denn, dafs der erkennbare Zweck des Vertrages durch den Aufenthalt vereitelt würde“, bezweckt eine billige Rücksichtnahme auf die dem anderen Teil erkennbaren Interessen des einen der Kontrahenten, sei es des Befrachters, sei es des Verfrachters. In betreff des ersteren wurde in der Hamburger Konferenz als Beispiel die Verladung leicht verderblicher Waren, wie Apfelsinen,

---

2) Es wird hier vorausgesetzt, dafs dem Befrachter auch die Verfügung über die Ladung zusteht. Dies ist in Wahrheit nur dann der Fall, wenn er selbst abgeladen hat oder der Ablader sein Vertreter war. Liegt diese Voraussetzung nicht vor, so steht das Recht der Wiederausladung nur dem Ablader zu, und wenn Konnossemente gezeichnet sind, gilt das Bem. Nr. 4 zu § 632 Gesagte auch hier.

Austern u. s. w., angeführt, die keinen längeren Aufenthalt vor Antritt der Reise oder unterwegs vertragen (vgl. den Fall H.G.Z. IV Nr. 55: eine Ladung Äpfel mufste auf der Reise von Lübeck nach St. Petersburg unterwegs im Nothafen Ösel als verderblich verkauft werden, während das Schiff repariert wurde), ferner Verhängung eines unverschuldeten Privatarrestes, der Jahre lang das Schiff festhalte, um dessen Aufhebung abzuwarten, keinem Befrachter zugemutet werden könne. In betreff des Verfrachters wurde in der Konferenz als Beispiel angeführt, dafs er sich bereits zu anderen Reisen verpflichtet habe, die er nicht würde ausführen können, wenn er an die erste Reise trotz der zufällig eingetretenen Verzögerung gebunden bleibe. Es mufs a. der wirtschaftliche Zweck eines der Kontrahenten, der mit dem Frachtvertrag verbunden ist, oder beider Kontrahenten durch Abwarten der Verzögerung so betroffen werden, dafs er gänzlich vereitelt würde[3]); b. es mufs bei dem Vertragsabschlufs der in Rede stehende Zweck des einen Teils dem anderen Teil erkennbar geworden sein, sei es durch ausdrückliche Hervorhebung oder aus den begleitenden Umständen, oder „aus dem Inhalt des Vertrages sich ergeben, so dafs anzunehmen ist, es sei der Wille beider Teile, dafs solche Verzögerungen nicht abgewartet werden sollten, obwohl dies nicht ausdrücklich bedungen ist“ (Prot. S. 3985 ff., 4067 ff.), vgl. O.A.G. Lübeck Urteil vom 22. September 1868; Kierulff IV S. 591 (auch H.G.Z. I Nr. 176). Hierher gehören auch solche Frachtverträge, bei denen erkennbar vorausgesetzt wird, dafs der Antritt der Reise noch vor Eintritt eines solchen Frostes erfolge, der dem Schiff das Verlassen des Hafens unmöglich oder doch nur mit unverhältnismäfsigen Kosten möglich macht und daher zu nicht gewollter Winterlage zwingen würde. Droht der Frost während der Beladung, so kann es auch Intention sein, dafs die Reise mit teilweiser Ladung angetreten wird, vgl. § 570 Bem. Nr. 6. Auch gehört hierher der Fall, wenn Wind und Wetter oder Eis oder sonstige Zufälle einem englischen Schiff es unmöglich machen, rechtzeitig eine auf die Sommerladelinie berechnete Ladung einzunehmen, vgl. N. 3 zu § 570. — Das Gesetz sagt nicht ausdrücklich, was denn in den Ausnahmefällen die Folge einer eintretenden Verzögerung sein soll. Man wollte dies „allgemeinen Rechtsgrundsätzen“ überlassen (Prot. S. 3987, 4067). Danach wird anzunehmen sein, dafs die zufällige Verzögerung in solchen Fällen wie ein von keinem der beiden Kontrahenten zu vertretender zufälliger Umstand wirkt, der bald die ganze Reise, bald den Rest derselben unmöglich macht, bald die Reise nur mit

3) Dies ist z. B. nicht der Fall, wenn der Befrachter nur wegen der Konjunkturen ein Interesse an schneller Reise hat, z. B. bei nicht verderblichem Getreide. Will in solchen Fällen der Befrachter sich sichern, so ist ausdrückliche Abrede nötig, vgl. Hans. I Nr. 86 (O.L.H. Hamburg vom 5. Juni 1880).

Teilladung möglich macht (§ 323 B.G.B.). Im ersten Fall wird der Vertrag ohne Fracht aufgehoben (etwa verdientes Liegegeld bleibt). Im anderen Fall ist Distanzfracht zu zahlen, die passend nach Analogie des § 631 zu berechnen ist (so auch Oberger. Hamburg vom 8. April 1871 in dem oben citierten Fall, H.G.Z. IV Nr. 55). Im letztgedachten Fall ist Fracht für die Teilladung zu zahlen. In betreff der Löschungskosten wird § 639 analog anzuwenden sein.

4. Ausnahmen auf Grund ausdrücklicher Klauseln: Hier interessieren am meisten die sehr häufigen Eisklauseln, welche den Verfrachter gegen den Nachteil schützen wollen, das Aufbrechen des Eises im Abladehafen (vgl. Jur. Wochenschrift 1897 S. 388 Nr. 16) oder im Bestimmungshafen abzuwarten, wenn letzterer schon vereist ist, bevor das Schiff ihn erreicht. Letztere Klauseln sind verschiedenen Inhalts. Sie geben bald dem Schiff nur das Recht, in einem anderen eisfreien Hafen auf seine Kosten zu löschen unter der Verpflichtung, demnächst von dort die Ladung auf eigene Rechnung, aber Gefahr des Absenders nach dem Bestimmungsort zu schaffen (so im Fall R.G.Entsch. Bd. 10 S. 18), oder sie gewähren ihm das Recht, die Ladung ohne Kürzung der Fracht definitiv in einem anderen eisfreien Hafen zu löschen dergestalt, dafs dieser an die Stelle des Bestimmungshafens tritt (so im Fall H.G.Z. IV Nr. 285, V Nr. 232, *if in case of ice it is positively impossible to reach Hamburg . . . the capitain has the liberty to proceed unto Glückstadt or else nearest port)*, in welchem Fall ihm also die Wahl offen steht abzuwarten oder von dem Recht Gebrauch zu machen, welches Wahlrecht häufig noch besonders hervorgehoben wird (so in dem Fall Hans. IV Nr. 14, *the master shall have the option of waiting . . . . or. pp.)*. Siehe auch Voigt, Neues Archiv für Handelsrecht Bd. III S. 83 ff. Über Löschzeit bei der Eisklausel s. Bem. Nr. 5 zu § 568. Ferner gehören hierher die Klauseln, welche für den Fall einer Quarantäne im Bestimmungshafen die Entlöschung in einem anderen (d. h. möglichst nahe gelegenen) Hafen gestatten, vgl. R.G.Entsch. Bd. 25 S. 95 Bem. N. 3 zu § 629.

5. Die Einwirkung solcher Hindernisse, welche einer der beiden Teile (abgesehen von der Ladung und Löschung) verschuldet hat, wird nach bürgerlichem Recht beurteilt, soweit es sich um schiffsseitige Hindernisse (z. B. durch Nichtbezahlung von Schulden verursachte Beschlagnahme des Schiffes) handelt. Es wird nach §§ 325, 326, 634, 636 B.G.B. zu entscheiden sein, ob in einem solchen Falle die Ladungsinteressenten sofort oder nach Setzung einer Frist zurücktreten können, vgl. H.G.Z. XII Nr. 182 (O.G. vom 24. Mai 1878), ferner ob sie solchenfalls Distanzfracht oder keine Fracht zu zahlen haben. Treten sie nicht zurück, so können sie Schadensersatz wegen des eingetretenen Verzuges fordern. Hindernisse, welche die Ladungsinteressenten verschulden, verpflichten dieselben zum

Schadensersatz, soweit nicht den §§ 580 ff. gemäfs Rücktritt erfolgt.

6. Absatz 2 bezieht sich auf jeden Aufenthalt, den ein auf Zeitfracht verfrachtetes Schiff durch eine Verfügung von hoher Hand (§ 629 Bem. Nr. 1) erleidet, sei dieselbe von erheblicher oder unerheblicher Dauer (vgl. § 629 Ziffer 1), sei Rücktritt die Folge oder nicht. Die Bestimmung steht hier an einem falschen Platz, sie schliefst sich der Regel des 635 an. Während Verfrachter einerseits für den Aufenthalt durch die dort gewährten Rechte entschädigt wird, geniefst er andererseits für die Dauer desselben keine Zeitfracht (vgl. Prot. S. 2377, 2423, 3979 und Bem. Nr 5 zu § 622). § 638 spricht ihm Zeitfracht in einem weiteren Fall ab.

7. Ausländisches Recht s. N. 1 zu § 630.

§ 638.

Mufs das Schiff während der Reise ausgebessert werden, so hat der Befrachter die Wahl, ob er die ganze Ladung an dem Orte, wo sich das Schiff befindet, gegen Berichtigung der vollen Fracht und der übrigen Forderungen des Verfrachters (§ 614) und gegen Berichtigung oder Sicherstellung der im § 615 bezeichneten Forderungen zurücknehmen oder die Wiederherstellung abwarten will. Im letzteren Falle ist für die Dauer der Ausbesserung keine Fracht zu bezahlen, wenn diese nach Zeit bedungen war.

1. Der Paragraph bezieht sich nur auf eine im gemeinsamen Interesse während der Reise notwendig vorzunehmende Ausbesserung, vgl. § 637 Bem. Nr. 1.

2. Der erste Satz giebt dem Befrachter[1]) über die Vorschriften der §§ 582, 637 hinaus für den Fall einer Ausbesserung des Schiffes, die häufig lange Zeit in Anspruch nimmt und dadurch die Interessen des Befrachters erheblich schädigen kann, falls er warten mufs, ein Recht auf Ausladung. Er hat nämlich in solchem Fall nur volle Fracht und deren Nebenansprüche (z. B. bereits entstandene Ansprüche aus *havarie grosse*, Prot. S. 2428), nicht weitere Schäden des Verfrachters zu decken (vgl. Bem. Nr. 4 zu § 582, Bem. Nr. 2 zu § 637). Das Recht kann aber nur wegen der ganzen Ladung, nicht wegen eines Teiles geltend gemacht werden (Prot. S. 2427), damit Verfrachter

---

1) Auch hier wird, wie in § 637, vorausgesetzt, dafs dem Befrachter die Verfügung über die Ladung zusteht. Es gilt also auch hier das in N. 2 zu § 637 Bemerkte. Es steht dagegen nicht etwa, wie im Fall des § 634, dem Befrachter als solchem das Rücktrittsrecht zu. Das Gesetz drückt das Gegenteil deutlich aus, indem es ihm nur gestattet, „die Ladung . . . zurückzunehmen". Dies Recht soll offenbar jedem zustehen, der über die Ladung nach den sonstigen Bestimmungen des Gesetzes verfügen kann, aber nur diesem.

durch den bestehenden Vertrag nicht genötigt wird, die Reise noch weiter fortzusetzen.

3. Im Fall der Zeitfracht auf bestimmte Reise mufs Befrachter, wenn er von dem im ersten Satz verliehenen Recht Gebrauch machen will, dieselbe auch für die präsumtive Dauer der Weiterreise zahlen, nicht aber für die Dauer der Ausbesserung, da er im Fall des Abwartens nach dem zweiten Satz auch für die Dauer der letzteren nicht zu zahlen hat (vgl. § 637 Abs. 2 und Bem. Nr. 5 zu § 622).

4. Die Kosten der Löschung werden, wenn diese gewählt wird, nach der Regel des § 593 zwischen Schiff und Ladung verteilt, soweit dieselben nicht nach § 706 Nr. 4 in *havarie grosse* gehen. Die abweichenden Vorschriften der §§ 582, 639 gelten hier nicht, vgl. Prot. S. 2429.

5. Wenn das Schiff gestrandet ist, so kann der Befrachter sein Recht auf Ausladung und Aufhebung des Vertrages schon an der Strandungsstelle geltend machen, bevor das Schiff abgebracht wird oder in den Nothafen einläuft, in welchem Fall er dadurch Beiträge zur *havarie grosse* ersparen kann, R.O.H.G. XIII S. 410, Bem. III A Nr. 5 am Ende und N. 9 zu § 706.

6. Ausländisches Recht s. N. 1 zu § 630.

§ 639.

Wird der Frachtvertrag nach den §§ 628 bis 634 aufgelöst, so werden die Kosten der Ausladung aus dem Schiffe von dem Verfrachter, die übrigen Löschungskosten von dem Befrachter getragen. Hat der Zufall jedoch nur die Ladung betroffen, so fallen die sämmtlichen Kosten der Löschung dem Befrachter zur Last. Dasselbe gilt, wenn im Falle des § 636 ein Theil der Ladung gelöscht wird. Mufs in einem solchen Falle behufs der Löschung ein Hafen angelaufen werden, so hat der Befrachter auch die Hafenkosten zu tragen.

Die Vorschrift enthält eine teilweise Entlastung des Verfrachters gegenüber der allgemeinen Regel (§ 593), mit Rücksicht darauf, dafs er in den Fällen der §§ 628 bis 634 entweder keine Fracht oder nur Distanzfracht erhält. Unberührt bleiben die Fälle, in denen die Löschungskosten in *havarie grosse* gehen (§ 706 Nr. 4), vgl. im übrigen Bem. Nr. 1 zu § 592.

§ 640.

Die §§ 628 bis 639 kommen auch zur Anwendung, wenn das Schiff zur Einnahme der Ladung eine Zureise in Ballast nach dem Abladungshafen zu machen hat. Die Reise gilt aber in einem solchen Falle erst dann als angetreten, wenn sie aus dem Abladungshafen angetreten ist. Wird der Vertrag, nachdem das Schiff den

Abladungshafen erreicht hat, wenn auch vor dem Antritte der Reise aus dem letzteren, aufgelöst, so erhält der Verfrachter für die Zureise eine nach den Grundsätzen der Distanzfracht (§ 631) zu bemessende Entschädigung.

In anderen Fällen einer zusammengesetzten Reise kommen die §§ 628 bis 639 insoweit zur Anwendung, als die Natur und der Inhalt des Vertrags nicht entgegenstehen.

1. Vgl. Bem. Nr. 1 zu § 628. § 640 behandelt, wie die §§ 628—639, Verfrachtung des Schiffes im Ganzen, aber nicht einfache, sondern zusammengesetzte Reisen, für welche eine Gesamtfracht vereinbart ist. Abs. 1 giebt ausdrückliche Vorschrift für den Fall, dafs laut des Vertrages zunächst eine Zureise nach dem Abladungshafen in Ballast geschehen soll. Da die §§ 628 bis 639 die zufälligen Begebenheiten, welche die Reise unmöglich machen oder hindern, anders einwirken lassen, je nachdem dieselben vor Antritt der Reise und nach Antritt der Reise eintreten, so mufste bestimmt werden, ob im Sinne jener Vorschriften die Reise schon mit Beginn der Zureise in Ballast oder erst mit Beginn der Reise in Ladung angetreten ist. Das Gesetz bestimmt letzteres, namentlich um die nur mit Rücksicht auf die Ladung an Bord in § 634 festgesetzten Fristen auszuschliefsen, so lange das Schiff noch nicht beladen den Abladungshafen verlassen hat. Es betrachtet also insoweit „die Zureise als eine vor Antritt der Reise stattfindende vorbereitende Handlung" (Prot. S. 2431—2433). Trotzdem gewährt das Gesetz aus Billigkeit dem Verfrachter eine Entschädigung für die Zureise, wenn der Vertrag, nachdem das Schiff den Abladungshafen erreicht hatte, aber vor Antritt der Reise aus demselben gemäfs der §§ 628 ff. aufgelöst wird. Das Obergericht Hamburg hat H.G.Z. VIII Nr. 25 in einem solchen Fall ein Drittel der Gesamtfracht als Distanzfracht zugesprochen. Die dabei benutzte Analogie des § 21 d. Allg. Seevers.Bed. (vgl. auch § 583) erscheint wenig zutreffend. Es wird auf alle in § 631 genannten Momente ankommen müssen. Wird der Vertrag nach Antritt der Reise aus dem Abladungshafen gemäfs der §§ 628 ff. aufgelöst, so ist bei Bemessung der Distanzfracht auch die Zureise entsprechend zu berücksichtigen (vgl. R.O.H.G.Entsch. III S. 262 ff., XXIII S. 23 ff.), es tritt dann aber im Fall des § 630 die Beschränkung auf den Wert des Geretteten ein, und bei Verlust der ganzen Ladung ist auch die Distanzfracht für die Zureise verloren (vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. III S. 263, and. Mein. anscheinend Lewis I S. 366 unter Nr. 5). — Natürlich handelt es sich hier aber überhaupt nur um eine solche Zureise in Ballast, die vertragsmäfsig im alleinigen Interesse des Befrachters auszuführen war. Eine solche liegt nicht vor, wenn nach der Chartepartie das Schiff „entweder direkt in Ballast oder mit Ladung zum Besten des Schiffes für einen auf dem Wege gelegenen Hafen" nach dem Abladungshafen segeln sollte, selbst wenn es wenig

wahrscheinlich war, dafs das Schiff für die Zureise Ladung finde (R.O.H.G.Entsch. XXIII S. 24 ff.).

2. Wenn bei einer anderweitigen zusammengesetzten Reise, für welche eine Gesamtfracht stipuliert war, der Frachtvertrag aufgelöst wird, nachdem eine oder mehrere Reisen bereits vollendet waren, so ist auf Grund des § 631 aus dem Verhältnis der bereits gemachten Reisen zu den noch zu machenden die Fracht der vollendeten Reisen zu ermitteln, und diese dem Verfrachter voll zuzusprechen, sollte auch auf der unterbrochenen Reise die Ladung vollständig zu Grunde gegangen und demgemäfs dafür vom Befrachter nach § 633 Fracht überhaupt nicht zu zahlen sein. Für die früheren Reisen ist dieser Umstand irrelevant, da aus denselben die Ladung an die Empfänger bereits abgeliefert und demgemäfs die Fracht verdient ist. Die Vereinbarung, dafs die Fracht erst nach Ablieferung der Ladung der letzten Reise zu zahlen, macht die Forderung nur zu einer betagten, nicht aber zu einer bedingten. Ganz ebenso würde in dem Falle zu verfahren sein, wo nur für die Heimreise eine Fracht vereinbart ist, mit Rücksicht auf die Höhe eben dieser aber keine für die Ausreise; es müfste denn aus den Umständen des Falls erhellen, dafs der Verfrachter, statt eine Zureise in Ballast zu machen, sich zur unentgeltlichen Beförderung von Gütern entschlossen hätte, in welchem Falle die Ausreise mit Rücksicht auf die dem Verfrachter gebührende Entschädigung nach den über die Zureise in Ballast geltenden Grundsätzen zu beurteilen wäre (Entsch. des R.O.H.G. III S. 254 f., 257—260, 265 f., H.G.Z. VI Nr. 138, IX Nr. 7).

3. Der Verlust des Schiffes löst den Vertrag natürlich für alle noch übrigen Reiseabschnitte, Verlust der Ladung notwendig nur für den betroffenen Reiseabschnitt, nicht für die noch übrigen. Ob diese und andere lösende zufällige Ereignisse, wie Verfügungen hoher Hand u. s. w., ihre Wirkung nur auf den betroffenen Reiseabschnitt oder auch auf die noch übrige ganze Gesamtreise erstrecken, läfst sich allgemein nicht beantworten. Festzuhalten ist, dafs die Gesamtreise der Regel nach als eine in sich geschlossene zu betrachten ist, so dafs bei Wegfall eines Gliedes der Rest der Gesamtreise zusammenfällt, soweit nicht ersichtlich andere Intention vorhanden ist.

4. In betreff der Anwendung der §§ 628—639 auf die Zeitfracht s. Bem. Nr. 5 zu § 622.

§ 641.

Bezieht sich der Vertrag nicht auf das Schiff im Ganzen, sondern nur auf einen verhältnifsmäfsigen Theil oder einen bestimmt bezeichneten Raum des Schiffes oder auf Stückgüter, so gelten die Vorschriften der §§ 628 bis 640 mit folgenden Abweichungen:

1. *in den Fällen der §§ 629, 634 ist jeder Theil sogleich nach dem Eintritte des Hindernisses und ohne Rücksicht auf dessen Dauer befugt, von dem Vertrage zurückzutreten;*
2. *im Falle des § 636 kann von dem Befrachter das Recht, von dem Vertrage zurückzutreten, nicht ausgeübt werden;*
3. *im Falle des § 637 steht dem Befrachter das Recht der einstweiligen Löschung nur zu, wenn die übrigen Befrachter ihre Genehmigung ertheilen;*
4. *im Falle des § 638 kann der Befrachter die Güter gegen Entrichtung der vollen Fracht und der übrigen Forderungen nur zurücknehmen, wenn während der Ausbesserung die Löschung dieser Güter ohnehin erfolgt ist.*

Die Vorschriften der §§ 587, 589 bleiben unberührt.

1. Der Paragraph giebt die Abweichungen, mit welchen die §§ 628—640 auch auf Stückgüter und Partialbefrachtung anwendbar sind. Das Gesetz geht zwar davon aus, dafs der Vertrag des Schiffs mit jedem dieser Befrachter selbständig ist, aber es fafst doch die Zufälle, welche das Ladungsgut des einen Befrachters betreffen und dadurch Antritt oder Fortsetzung der Reise des Schiffs hindern, auch rücksichtlich der übrigen Befrachter als hindernde Zufälle auf. Dieselben begründen daher sowohl für den Verfrachter gegenüber den übrigen Befrachtern wie für diese das Rücktrittsrecht. Ebenso ergeben die Verhandlungen Prot. S. 2438—2441 deutlich, dafs § 635 unbeschränkt auch gegen die übrigen Befrachter in solchem Fall anzuwenden ist, dafs also z. B., wenn ein Krieg ausbricht, durch den die Ladung des einen Befrachters unfrei wird, die Kosten des dadurch nötigen Aufenthaltes auf die ganze übrige Ladung zu verteilen ist. Entgegenstehende Anträge fanden in der Konferenz keine Mehrheit. Es dürfte daher die Entsch. des Reichsger. vom 30. Januar 1886 (Bolze II Nr. 963, Jur. Wochenschrift 1886 S. 120 Nr. 30), welche es den übrigen Befrachtern gegenüber als einen „Fehler des Schiffs" ansieht, dafs dasselbe auch Tabak geladen hatte, was zu einer von dem Schiff sonst nicht verschuldeten Beschlagnahme des Schiffs führte, und dafs daher § 635 den übrigen Befrachtern gegenüber nicht anzuwenden, unzutreffend.

2. Im Fall von Unterfrachtverträgen auf Stückgut hat der Befrachter gegenüber den Unterbefrachtern die Stellung des Stückgutsverfrachters. Die ersteren können somit in den Fällen der §§ 629 Nr. 1 und 634 nach Ziffer 1 sofort den Vertrag kündigen, während der Befrachter seinerseits gegenüber dem Verfrachter dies Kündigungsrecht erst nach Ablauf einer Wartefrist hat. Er wird daher, um sich gegen Nachteile zu sichern, sich möglichst in der Chartepartie ein gleiches sofortiges Rücktrittsrecht ausbedingen müssen. Wird gemäfs Ziffer 1 von einzelnen Befrachtern das Rücktrittsrecht ausgeübt, von anderen nicht, so können letztere nicht, wie im Fall des § 587 Nr. 2, die

Ausladung hindern (vgl. unten Bem. Nr. 4). Wird dabei die Ein- und Ausladung auch der übrigen Ladung nötig, so mufs der zurücktretende Befrachter auch diese Kosten tragen, falls der Zufall „die Ladung betroffen hat" (§ 639 Satz 2). In letzterer Beziehung wird aber den Motiven der Vorschrift (vgl. Prot. S. 2430) gemäfs unter „Ladung" nur die des zurücktretenden Befrachters zu verstehen sein. Der Verfrachter hat es in der Hand, durch seinerseitigen Rücktritt gegenüber der von dem Zufall betroffenen Ladung, also z. B. durch Erzwingung der Ausladung der Ladungsteile, die Kontrebande geworden sind, den Rücktrittsgrund im Verhältnis zu der nicht betroffenen Ladung in Wegfall zu bringen und dafür andere Güter aufzunehmen.

3. Wird nur ein Teil der Ladungsgüter desselben Befrachters von dem Zufall betroffen, so kann er nicht gemäfs § 636 zurücktreten (Ziffer 2), wohl aber kann der Verfrachter das Betroffene (z. B. das Kontrebande gewordene Gut) löschen und trotzdem dafür volle Fracht fordern (§ 636).

4. Der Schlufssatz des Paragraphen reserviert für die Fälle der Ziffern 2, 3 und 4 dem Befrachter die Rechte aus den §§ 587 und 589 (vgl. Urteil des Oberger. Hamburg vom 5. September 1870 in Goldschmidts Zeitschr. XVIII S. 587 ff.). Die Beschränkungen der Ziffer 2—4 gelten also nur für die über die §§ 587 und 589 hinausgehenden Rechte. Im Fall der Ziffer 1 gilt keine Beschränkung, also auch nicht die der §§ 587 und 589 (vgl. das citierte Urteil).

§ 642 *).

Nach der Beendigung jeder einzelnen Abladung hat der Schiffer dem Ablader unverzüglich gegen Rückgabe des etwa bei der Annahme der Güter ertheilten vorläufigen Empfangsscheins ein Konnossement in so vielen Exemplaren auszustellen, als der Ablader verlangt.

Alle Exemplare des Konnossements müssen von gleichem Inhalte sein, dasselbe Datum haben und ausdrücken, wie viele Exemplare ausgestellt sind.

Der Ablader hat dem Schiffer auf Verlangen eine von ihm unterschriebene Abschrift des Konnossements zu erteilen.

Die Ausstellung des Konnossements kann an Stelle des Schiffers durch einen anderen dazu ermächtigten Vertreter des Rheders erfolgen.

Das Konnossement kann mit Zustimmung des Abladers auch über Güter ausgestellt werden, die zur Beförderung übernommen, aber noch nicht abgeladen sind.

---

*) Im Art. 644 des alten H.G.B. waren Abs. 4 und 5 des § 642 nicht enthalten.

1. Mit diesem Paragraphen beginnen die Vorschriften über das Konnossement *(bill of lading)*. Das Konnossement gehört zu den negociablen Warenpapieren. Es hat sich bei allen seeführenden Nationen ausgebildet, seitdem die Ladung nicht mehr von besonderen Vertretern begleitet wurde. Über die Geschichte des Konnossements s. Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts I, 2 S. 650 ff. Eine Definition desselben enthält das H.G.B. nicht. Es ist ein schiffsseitig dem Ablader schriftlich ausgestelltes Bekenntnis, das Ladungsgut behufs Beförderung an den Bestimmungsort mit dem Schiff und Auslieferung an einen näher bezeichneten Empfänger erhalten zu haben (vgl. Bem. Nr. 1 zu § 643). Es ist dazu bestimmt, durch Verfügung über das Papier die Verfügung über die Ladung auch während der Reise zu ermöglichen (vgl. § 647 ff.) und ferner ein selbständiges Rechtsverhältnis des Verfrachters zu dem Empfänger herzustellen (vgl. §§ 651 ff.). Über die rechtliche Natur dieser Verpflichtung und ihr Verhältnis zum Frachtvertrag s. Bem. zu § 651. Dem Konnossement steht für den Verkehr in der Binnenschiffahrt der Ladeschein gegenüber, der auch für den Landtransport im neuen H.G.B. beibehalten, hier aber bisher noch nicht praktisch geworden ist[1]). Nach den §§ 72 ff. des Binnensch.Ges. gelten für den Ladeschein mit einzelnen Modifikationen dieselben Grundsätze, wie im Seerecht für Konnossemente[2]). Den Konnossementen wird auch Dritten gegenüber in betreff des Beweises der Verladung besondere Beweiskraft beigelegt (vgl. R.O.H.G. XIII Nr. 84, Goldschmidt, Handbuch I, 2 S. 680 und die in N. 15 zu § 651 citierten fremden Gesetze). Über die Bedeutung der Konnossemente, insbesondere bei der Haverei und der Seeversicherung s. §§ 708, 729, 884, 885 H.G.B.

2. Die Empfangsscheine *(mates receipt)* werden bei direkter Abladung in das Schiff regelmäfsig vom Steuermann (vgl. Bd. I S. 451) ausgestellt. Erfolgt die Abladung in Absätzen, werden über jede Teilabladung besondere Scheine ausgestellt. Wird an Land übernommen, wie regelmäfsig im Stückgüterverkehr der Tourdampfer, so werden Empfangsscheine von Beamten der Schiffsexpedition oder Quaianstalt gezeichnet *(wharfage note)*. Alle diese Scheine haben lediglich die Natur einer Quittung. Wird darin, wie üblich, der Ablader genannt, so wird diesem damit eine Legitimation als solcher verschafft. Bezeichnen die Scheine den Ablader nicht, so werden sie dadurch nicht in dem Sinne zu „einer Art Papier *au porteur*" (wie Pöhls, Seerecht II S. 446, Kaltenborn, Seerecht I S. 285 meinen), dafs jeder Inhaber die Ausstellung der

1) Anders in Nordamerika, wo die Eisenbahnen den Konnossementen ähnliche Scheine ausstellen, Parsons I p. 186, vgl. Hans. XX Nr. 9 und unten N. 13.

2) Auf Grund des Abs. 5 des Paragraphen können aber Konnossemente von Reedereien thatsächlich auch über Binnentransporte ausgestellt werden, wenn sich daran der Seetransport anschliefst, vgl. unten Text Bem. Nr. 9 u. 10.

Konnossemente verlangen könne. Denn das Gesetz bezeichnet als hierzu berechtigt nur den Ablader und berechtigt den Schiffer, nur Zug um Zug gegen Konnossement Rückgabe der Scheine zu fordern[3]). Der Schiffer wird auf dieses Recht bestehen müssen, wenn nicht absolut feststeht, dafs der Nichtbesitzer der Scheine, welcher die Konnossemente fordert, auch wirklich abgeladen hat.

3. „Nach jeder einzelnen Abladung" bedeutet nach vollständiger Übernahme und Verladung (vgl. jedoch unten Nr. 9) der auf Grund desselben Frachtvertrages in dasselbe Schiff abzuladenden Güter. Es werden häufig für einzelne Teile der Abladung besondere Konnossemente bedungen und auch ohne Abrede kann jeder Ablader, der für andere Empfänger abladen will, entsprechend Konnossemente über die einzelnen Teile der Ladung fordern. Aber er kann deren Ausstellung und Aushändigung immer erst nach vollständiger Abladung des Ganzen fordern, so dafs der Schiffer im stande ist, sich etwaige Liegegelder aus der ganzen Abladung auf jedem Einzelnkonnossement vorzubehalten, vgl. Jacobs Nr. 209. Das Konnossement ist dem Empfangsschein und den mit dem Befrachter oder mit dem Ablader als dessen Vertreter getroffenen Abreden, sowie den gesetzlichen Vorschriften (§ 643) gemäfs auszustellen. Sind keine besonderen Abreden vorhanden, so ist auch für den Inhalt des Konnossements der Frachtvertrag mafsgebend, vgl. oben S. 219[4]). In

---

3) Die Scheine werden bisweilen von dem Leichterschiffer etc. als Sicherheit zurückbehalten oder sonst zu diesem Zweck verwandt. Diese Sicherheiten sind wertlos, d. h. der Schiffer ist nicht gehindert, ohne Rückgabe der Scheine dem Ablader das Konnossement zu geben, es sei denn, dafs letzterer ausdrücklich den Anspruch auf Aushändigung des Konnossements den Dritten verpfändet und dem Schiffer dies anzeigt, § 1280 B.G.B. So auch Scrutton Art. 51, vgl. Abbott S. 358 ff. Allerdings hält man in England den Schiffer für berechtigt, dem blofsen Inhaber des Receipts das Konnossement zu geben, falls Ansprüche anderer ihm nicht bekannt sind; Scrutton a. a. O.; Abbott a. a. O.; Carver, sect. 60. In den Motiven zum preufs. Entw. (Art. 483) S. 263 heifst es, man wolle dem Handelsgebrauch die Ausbildung und Anerkennung des Satzes überlassen, dafs auch der Empfangsschein als negociables Papier anzusehen sei, der Artikel enthalte nichts diesem Satz Widersprechendes. Ein solcher Handelsgebrauch würde aber den §§ 363, 364 H.G.B. (altes H.G.B. Art. 303, 304) und den §§ 793, 807 B.G.B. widersprechen, da der Empfangsschein diesen gesetzlichen Bestimmungen nicht entspricht und auch als blofses Legitimationspapier für den Anspruch auf Aushändigung des Konnossements nicht brauchbar ist, vgl. § 808 B.G.B. Spanien (Art. 710) erklärt ausdrücklich, dafs durch Ausstellung der Konnossemente die Empfangsscheine annulliert werden.

4) Dies gilt auch dann, wenn der Befrachter Unterfrachtverträge geschlossen hat. Aber hier pflegen regelmäfsig generelle Abreden getroffen zu werden, z. B. dafs der Schiffer Konnossemente ganz nach Anweisung des Befrachters zu zeichnen hat. Liegt eine solche Abrede nicht vor, so kann der Schiffer nicht gezwungen werden, Konnossemente zu zeichnen, die dem Interesse des Verfrachters widerstreiten, z. B. frachtfreie Konnossemente, wenn der Befrachter sich von dem Unterverfrachter die Fracht vorausbezahlen läfst, seinerseits aber die Charterfracht nicht vorausbezahlt.

betreff des Verhältnisses des Frachtvertrages zum Konnossement bei Stückgütern s. Bem. Nr. 8 zu § 556. Die Regel ist, dafs der Ablader die Konnossemente ausfüllt und dem Schiffer oder Expedienten zur Zeichnung vorlegt. Beanstanden letztere den Inhalt, so können sie (auf ihre Gefahr) die Konnossemente mit verändertem Inhalt unterzeichnen und dem Ablader zustellen, vgl. R.G.Entsch. Bd. XV S. 76. War die Änderung nicht gerechtfertigt, so wird das Schiff, beziehentlich der Schiffer persönlich ersatzpflichtig [5]). Der Ablader mufs zur Vermeidung der Annahme einer Genehmigung die geänderten Konnossemente unter Vorbehalt annehmen. Es ist üblich, einen solchen Vorbehalt durch notarielle Urkunde (Protest) festzustellen. Hat das Schiff die Konnossemente so spät zugestellt, dafs vor Abfahrt kein Protest mehr möglich war, so gelten dieselben nicht als genehmigt (O.G. Hamburg vom 26. Juli 1879, H.G.Z. XII Nr. 76). Ohne vorherige Zeichnung von Konnossementen darf der Schiffer keinesfalls abfahren (vgl. über die Möglichkeit, in solchem Fall das Schiff selbst, wenn segelfertig mit Arrest zu belegen, Bd. I S. 165). Verweigert der Ablader die Annahme, so mufs er dieselben zu seiner Verfügung an einem sicheren Ort im Abladungshafen hinterlegen, z. B. bei einem Schiffsmakler oder der Expedient (falls solcher vorhanden) mufs dieselben zur Verfügung des Abladers halten.

4. Da es üblich ist, dafs der Ablader die Konnossemente zur Zeichnung vorlegt, auch nicht immer Konnossemente gezeichnet werden [6]), kann das Schiff, bevor jenes geschieht, oder der Ablader in sonstiger Weise das Konnossement fordert, nicht in Verzug geraten. Ist dies aber geschehen, so mufs zur Vermeidung von Ersatzansprüchen das Konnossement „unverzüglich“ gezeichnet werden [7]).

5. Das deutsche Recht versteht unter Konnossementen nur dem Ablader zur Benutzung eingehändigte Urkunden [8]), der Ablader kann ein Interesse daran haben, mehrere Exem-

---

5) Auf Grund des § 512, der Expedient ist nicht persönlich haftbar.

6) So häufig bei der Küstenfahrt, oder wenn die Güter erst im letzten Augenblick vor der Abfahrt an Bord gebracht werden (Prot. S. 2701; Kaltenborn I S. 287; vgl. § 708 Nr. 2 H.G.B., unten Bem. Nr. 8 a. E. und N. 14). Nach dem im Anhang z. d. Abschn. abgedruckten Stempelgesetz vom 4. Juni 1900 mufs solchenfalls aber eine anderweitige stempelpflichtige „Frachturkunde“ — verschieden von der Chartepartie — ausgestellt werden, also ein Frachtbrief. So auch finnländisches Seegesetz Art. 90.

7) So verlangen, dafs das Konnossement in 24 Stunden nach der Abladung ausgestellt wird, der französische *code de commerce* Art. 282, der belgische Art. 41, das holländische H.G.B. Art. 509, brasilianische H.G.B. Art. 578.

8) Anders nach den romanischen Rechten, welche auch von Konnossementen für den Schiffer selbst, ebenso für den Reeder sprechen, vgl. folgende Note. Auch in England behält der Schiffer ein Exemplar für sich in Händen, Carver, sect. 55. Bei uns dient zu diesem Zweck nur eine von dem Ablader beglaubigte Abschrift des Konnossements, vgl. den Abs. 3 des § 642, wodurch Mifsbrauch vermieden wird.

plare zu bekommen. Er kann z. B. auf verschiedenen Wegen das Konnossement an den Empfänger senden wollen oder diesem zunächst zum Beweise der Abladung ein nicht indossiertes Exemplar senden und dann ein indossiertes zum Austausch gegen Zahlung durch seinen Agenten vorlegen lassen wollen (vgl. Parsons I p. 195), selbst ein Exemplar als Beweismittel oder zur etwaigen Ausübung einer *stoppage in transitu* zurückbehalten wollen, oder im Zollinteresse gebrauchen. Das Gesetz stellt ihm frei, die Zahl der auszustellenden Konnossemente zu bestimmen. Um Mifsbräuche zu verhüten, mufs auf jedem Exemplar die Zahl der ausgestellten Exemplare vermerkt werden. Ist dies nicht geschehen, so ist die Möglichkeit vorhanden, dafs ein Dritter ein Konnossement erwirbt, ohne zu wissen, dafs er die Konkurrenz mehrerer Exemplare zu fürchten hat. Solchenfalls haftet bei entstehendem Schaden das Schiff dem Dritten auf Ersatz. Eine Nachforderung von weiteren Exemplaren ist daher nach Ablieferung der mit dem Vermerk über deren Zahl versehenen Konnossemente nicht statthaft (Goldschmidt a. a. O. S. 676 N. 29). — Die häufig vorkommende Klausel, „die nur für eines gelten" (Goldschmidt a. a. O. S. 694 N. 25), ist nicht notwendig, ihr Inhalt versteht sich von selbst[9]).

6. Das Gesetz fordert nicht gleichen Wortlaut, sondern nur gleichen Inhalt der verschiedenen Exemplare. Es schadet daher nicht die Ausstellung in verschiedenen Sprachen, auch nicht geringe Abweichung in unerheblichen Punkten (Prot. S. 4004).

9) Frankreich (Art. 282), Belgien (Art. 40, 41), Holland (Art. 509), Spanien (Art. 201), Portugal (Art. 538), Italien (Art. 556) verpflichten zur Ausstellung von wenigstens vier Exemplaren des Konnossements, eins für den Ablader, eins für die Person, an welche die Ladung adressiert ist, eins für den Kapitän, eins für den Reeder; die drei letzteren schreiben vor, dafs auf jedem dieser Exemplare vermerkt sein müsse, für welchen von den vier Berechtigten es ausgestellt sei. Da bei Konnossementen an Order des Abladers oder auf Namen eines bestimmten Empfängers Mifsbrauch nicht zu fürchten ist, so hat diese Vorschrift nur bei Konnossementen, die auf den Inhaber lauten, Bedeutung und wird hier auch ohne gesetzliche Vorschrift in den übrigen Ländern zu beobachten sein. Ebenso wird auch bei Ausstellung mehrerer Exemplare Vermerk der Zahl nötig sein, Belgien und Spanien schreiben dies ausdrücklich, sowie die Bezeichnung mehrerer Exemplare, die für den Adressaten bestimmt sind, als Prima, Secunda u. s. w., vor, Spanien mit dem Zusatz, „dafs Secunda nur gültig in Ermangelung der Prima", vgl. Laurin bei Cresp. II S. 143, Jacobs Nr. 208. Ein neuer französischer Entwurf von 1895 will die Angabe der Zahl der Konnossemente auf jedem Exemplar (unter Ausschlufs des Schiffer-Konnossements) gesetzlich feststellen und die für den Verkehr bestimmten Exemplare durch den besonderen Vermerk *„transferable"* kennzeichnen, während die für andere Zwecke, z. B. zur Vorlegung bei den Hafen- und Zollbehörden, mit dem Vermerk *„non transferable"* zu zeichnen sind und auf jedem Exemplar die Anzahl der von jeder Gattung gezeichneten anzugeben ist. Diese Vorschläge entspringen einer Anregung eines internationalen Handels- und Gewerbekongresses zu Paris von 1889 siehe *Documents parlamentaires* 1895 (*Chambre des deputés* p. 1380 ff.). In der That genügen aber für letztere Zwecke schiffsseitig beglaubigte Abschriften, s. Carver, sect. 55 N. 10.

Sind wirkliche Abweichungen vorhanden, so ist der fragliche Kollisionsfall „nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen“ zu entscheiden, die Aufnahme einer besonderen Vorschrift für diesen Fall (vgl. Art. 487 Preufs. Entw.) wurde von der Hamburger Konferenz abgelehnt (Prot. S. 2228). Abgesehen von Fälschungen, ist von der Partei, welche einen Anspruch erhebt, nachzuweisen, welches Konnossement dem zur Zeit der Hingabe vorhandenen übereinstimmenden Willen der Kontrahenten entspricht (vgl. Koch, Kommentar Anm. 165 zu Art. 654, Pöhls, Seerecht II S. 475 ff.). Jedoch kann dem dritten Inhaber eines Exemplars gegenüber nur der Wortlaut dieses Exemplars entscheiden, wie aus dem Grundsatz des § 651 sich ergiebt. So auch H.G.Z. VII Nr. 27[10]).

7. Da das Konnossement die geschehene Abladung, beziehentlich Übernahme (vgl. unten Nr. 9) bezeugt, so darf es nicht mit einem der Abladung, beziehentlich Übernahme vorhergehenden Datum versehen werden. Folgen einer Antedatierung s. Bem. Nr. 1b zu § 651.

8. Ausstellung des Konnossements bedingt Unterschrift (Prot. S. 2194, 2211 ff.), vgl. auch § 126 B.G.B. Konnossemente, die mit einem bloſsen Firmenstempel der Reederei oder ihrer Expedienten versehen sind (z. B. zur Ersparung der Stempelsteuer), sind ungültig, vgl. H.G-Z. VI Nr. 91, VI Nr. 248, VIII Nr. 2, R.O.H.G. XIV S. 337, R.G. II Nr. 33, Voigt, Neues Archiv II S. 107 ff.[11]). Ein nicht gehörig unterzeichnetes Konnossement

10) Nach dem französischen *Code de commerce* Art. 284 beweist das Exemplar gegen die Partei, welche es ausgefüllt hat. Wie aber Laurin bei Cresp. II S. 144 bemerkt, wird zur Anwendung dieser Regel vorausgesetzt, *ou que les exemplaires ont été remplis par des personnages différents, ou, s'ils l'ont été de la même main, que l'original détenu par l'autre partie est défavorable à la prétention du rédacteur*. Nach dem holländischen H.G.B. (Art. 515) hat das Konnossement den Vorzug, das am meisten in Ordnung ist. Nach dem belgischen *Code de commerce* (Art. 43) gilt jedes Exemplar gegen den Teil, der es gezeichnet hat.

11) In England gilt dasselbe: *„the bill of lading is signed by the carrier or his agent“*, Scrutton Art. 56. In der *bill of lading act* vom 14. August 1855 (18 & 19 Victoria c. 111) sect. 3 heiſst es: *„the master or other person signing the bill of lading“*. Für Nordamerika vgl. sect. 3, 4 des Ges. vom 13. Februar 1893 (im Anhang dieses Abschnitts). In Frankreich (Art. 282), Holland (Art. 507) ist Unterschrift des Schiffers (an dessen Stelle jedoch im Dampferverkehr Schiffsschreiber treten, vgl. Courcy I S. 21) und des Befrachters erforderlich. Jedoch erklärt ein Urteil des Kassationshofs vom 18. Juli 1898 (Sirey 1899 I S. 28) Konnossemente auch dann für gültig, die statt Unterschrift des Schiffers nur den Stempel der Reederei tragen. Belgien (Art. 41), Portugal (Art. 538), Spanien (Art. 707) ordnen an, daſs der Befrachter das Schifferexemplar, der Schiffer die übrigen Exemplare zu unterschreiben habe. Ein nur vom Schiffer unterzeichnetes Exemplar hat natürlich in seinen eigenen Händen für ihn gar keine Beweiskraft. Einige fremde Rechte, welche eine direkte Mithaft des Schiffers annehmen (s. hierüber Bd. I S. 318 N. 1), geben dem Befrachter das Recht, wenn der Schiffer vor Beginn der Reise wechselt, ein neues Konnossement von dem neuen Schiffer gegen Rückgabe des alten zu fordern. Thun sie dies nicht, so fällt die Mithaft des letzteren fort. So Brasilien (Art. 581), Chile (Art. 1052), Spanien (Art. 714), Mexico (Art. 789).

stellt sich dar als eine nicht angenommene Anweisung des Abladers, wenn dieser das Konnossement zur Unterschrift vorgelegt oder ohne schiffsseitige Unterschrift mit Giro versandt hat. Soweit trotz fehlender Unterschrift dem Konnossement entsprochen wird, kann Gegenleistung gemäſs desselben gefordert werden. Aber aus teilweiser Erfüllung entsteht kein Anspruch auf Resterfüllung, der nicht aus dem Frachtvertrag selbst sich ergiebt, H.G.Z. VIII Nr. 2, vgl. S. 86, 245. Die Unterschrift ist der Regel nach vom Schiffer zu leisten, kann aber auch von einem anderen dazu bestellten Vertreter des Reeders geleistet werden, wie im Abs. 4 das neue Handelsgesetzbuch ausdrücklich bestimmt, aber auch schon nach dem alten Handelsgesetzbuch anzunehmen war, R.G.Entsch. II S. 127 ff., XX Nr. 13, Jur. Wochenschrift 1897 S. 243 Nr. 56, Prot. S. 2212. Als solche Vertreter sind namentlich die Expedienten der Dampfschiffsgesellschaften (vgl. Bd. I S. 225 ff.) zu nennen, die ständig diese Befugnis haben, es können aber auch für ein einzelnes Schiff bestimmte vom Schiffer verschiedene Vertreter bestellt werden, wie der englische *purser* (Zahlmeister) oder ein Schiffsschreiber, oder endlich kann für den Einzelfall von dem Schiffer oder Reeder ein solcher ernannt werden, z. B. wenn der Schiffer selbst Waren abladet. Daſs der Steuermann als Stellvertreter des Schiffers für denselben unterzeichnen kann, sobald der Fall der Stellvertretung eintritt, ergiebt sich von selbst (vgl. Prot. S. 2212, Bd. I S. 341). Die Schiffsmakler als solche sind ohne besondere Vollmacht des Schiffers oder Reeders nicht zur Zeichnung von Konnossementen befugt; erteilt der Schiffer dem Makler Vollmacht dazu, so bleibt er verantwortlich (vgl. Bd. I S. 316, Voigt, Neues Archiv II S. 105 ff., 117, 124, R.O.H.G. Bd. XIV S. 338)[11a]). Die Mitunterschrift des Abladers ist nach deutschem Recht nicht erforderlich, er hat nur die in den Händen des Schiffers verbleibende Kopie durch Unterschrift zu beglaubigen (Prot. S. 2104—2194). — Übernimmt ein Seeschiff lediglich auf Grund fremden Konnossements über eine Durchreise einen Weitertransport, so liegt ihm gegenüber nur ein Frachtvertrag vor, da für den Seeverkehr § 449 H.G.B. nicht gilt, vgl. jedoch unten N. 13 a. E. — Transportunternehmer, die nicht mit Schiffen eigener Reederei oder von ihnen selbst geleiteten sonstigen Transportmitteln

11a) Zu beachten ist, daſs Einschränkungen der Vollmacht zur Unterzeichnung von Konnossementen (z. B. nur gemäſs der *mates receipts* solche zu zeichnen) gutgläubigen Dritten gegenüber keine Gültigkeit haben, soweit der Schiffer oder sein gesetzlicher Stellvertreter oder ein von dem Reeder ernannter Bevollmächtigter (Expedient) unterzeichnet hat, vgl. §§ 54, 531 H.G.B. Dieser Grundsatz gilt aber nicht, wenn ein durch besondere Untervollmacht von dem Schiffer zur Zeichnung von Konnossementen bestellter Specialbevollmächtigter (z. B. der Schiffsmakler) unterzeichnet hat. Trägt das Konnossement eine solche Unterschrift, so muſs jeder Dritte nicht bloſs das Vorhandensein, sondern auch den wahren Umfang der Vollmacht prüfen. Es ist daher vor Ankauf von Konnossementen, die „*for the master*“ von Dritten gezeichnet sind, zu warnen.

befördern, können weder gültige Konnossemente noch Ladescheine ausstellen, so sind also z. B. die sogenannten Durchkonnossemente der amerikanischen Transportgesellschaft Kanawha Dispatch — vgl. Hans. XX N. 9, Nordisk Tidsskrift for Retsvidenskab 1898 S. 138 ff. — als solche nicht anzuerkennen und nach unserem Recht auch nicht indossabel, vgl. unten N. 13.

9. In Nordamerika und zum Teil auch in England war es namentlich im Stückgüterverkehr der ständigen Dampferlinien lange üblich, Konnossemente auch vor der Verladung in den Schiffsraum auszustellen, wenn vor derselben die Güter zum Transport für ein bestimmtes Schiff übernommen waren. Solche Konnossemente wurden auch bei uns als vollgültige Konnossemente anerkannt, vgl. R.G.Entsch. XX Nr. 13, Urteil vom 3. März 1897 in Jur. Wochenschr. 1897 S. 243 Nr. 56, s. auch Bd. I S. 45 N. 34. In Deutschland selbst wurden bisher solche Konnossemente nicht ausgestellt. Abs. 5 läfst nunmehr die Ausstellung zu, gewährt jedoch dem Ablader kein Recht auf Ausstellung solcher und ebensowenig dem Schiff ein Recht, ohne Zustimmung des Abladers solche anzubieten. Diese Konnossemente haben den Vorteil, dafs der Ablader früher in Besitz eines negociablen Papiers gelangt, und sind namentlich auch für den Durchfrachtverkehr, z. B. wenn solcher mit einer Landstrecke beginnt (vgl. auch unten Nr. 10), zu gebrauchen. Expedienten der Reedereien können mitten im Binnenlande solche Konnossemente (z. B. Expedienten des Norddeutschen Lloyd in Leipzig für Güter, die zum Transport von dort über Bremen nach Newyork übernommen werden) zeichnen[12]). Zu beachten ist aber, dafs das Konnossement über noch nicht in das Schiff verladene Güter auch nicht die Verladung bezeugen darf, sondern nur die Übernahme, vgl. § 643 Nr. 7. („Empfangen zum Zweck der Beförderung mit dem am . . . . . abgehenden Schiff N. N. von Bremen nach Newyork“), dafs es ferner über eine bestimmte Reise lauten mufs. Die Angabe eines bestimmten Schiffes ist daher an sich erforderlich (vgl. § 643 Nr. 2), aber durch Einfügung der Substitutionsklausel (vgl. Bem. Nr. 3 zu § 565) kann die Reederei sich das Recht wahren, auch mit anderen Schiffen (namentlich anderen eigenen Schiffen) dieselbe Reise auszuführen, z. B. für den fahrplanmäfsig fälligen Dampfer einen anderen für die gleiche Reise einzuschieben.

---

12) Ähnlich R.G. 3. Okt. 1899 Hans. XXI S. 74: Konnossement bezeugt Übernahme von Gütern in P zur Beförderung nach R und von dort mit dem Dampfer M nach H. — Es würde an sich auch nichts dem entgegenstehen, dafs Eisenbahnverwaltungen auf Grund von Verträgen mit den Reedereien solche Konnossemente als deren Vertreter unter Berufung auf ihre Vertretungsbefugnis vollziehen. In betreff der Gefahrenhaftung ist zu beachten, dafs dieselbe auch gegenüber der Reederei für Transporte über Land oder Binnengewässer nur den binnenrechtlichen Regeln unterliegt, vgl. Bem. Nr. 6c zu § 556. Regelmäfsig wird die Haftung für den Binnentransport durch Klausel des Konnossements aber ganz ausgeschlossen sein. Das Bekenntnis der Übernahme als solches wirkt aber trotzdem nach den seerechtlichen Regeln.

Dagegen wird es unzulässig sein, auch die Reise selbst unbestimmt zu lassen, z. B. die Beförderung mit dem Dampfer A oder einem später fälligen Dampfer zu versprechen oder ganz von der Angabe jedes Schiffes abzusehen, also nur allgemein die Übernahme und die Verpflichtung zum Transport zu bezeugen, vgl. Desjardins Nr. 915, 922; Jacobs Nr. 204, 212. Ein so lautendes Papier würde in der That nur ein Empfangsschein (oben Nr. 2) oder Lagerschein sein, der als negociables Papier nach deutschem Recht nur von den konzessionierten Lagerhäusern ausgestellt werden darf (§§ 363, 424 H.G.B.), neben einer Urkunde über den Frachtvertrag. Wird im Bestimmungsort bei Abstempelung ein Schiffsname von dem Expedienten der Reederei hinzugefügt, so entsteht lediglich eine Anweisung auf Auslieferung aus diesem Schiff oder dessen Ladung, vgl. Hans. XX Nr. 9[13]). Dagegen alteriert es den Charakter des Konnossements nicht, wenn dasselbe dem Reeder während der Reise Umladung in andere Schiffe vorbehält oder als Durchgangskonnossement von vornherein die Weiterbeförderung über die eigene Strecke hinaus mit noch unbestimmten fremden Schiffen oder pr. Eisenbahn verspricht, vgl. Bem. Nr. 6c zu § 556. Denn das Konnossement bleibt ein solches und negociabel, bis die Ablieferung erfolgt ist, vgl. aber noch Bem. Nr. 4 zu § 647.

10. Vereinigen sich mehrere Reedereien, deren Schiffe Anschlufs haben, zur Übernahme von Durchfrachten und zeichnen sie durch denselben Vertreter ein gemeinschaftliches Konnossement (z. B. in Newyork über Durchfracht Newyork-Hull-Stettin mittelst regelmäfsiger von Newyork nach Hull verkehrender Schiffe einer Reederei und anschliefsender regelmäfsiger von Hull nach Stettin verkehrender Schiffe einer anderen Reederei)[14]), so ist auch gegenüber der zweiten Reederei ein wirkliches Konnossement vorhanden, wenn dasselbe

---

13) Liegen — wie dort erwähnt — indossable Ladescheine von amerikanischen Eisenbahnen oder nach mafsgebendem Recht (vgl. Text Nr. 8 a. E.) indossable Verpflichtungsscheine von Transportgesellschaften vor, die auch über anschliefsenden Seetransport ohne Nennung bestimmter Schiffe lauten, so liegt gegenüber einer Reederei, die, ohne Ausstellung eigener Konnossemente, den Weitertransport auf Grund dieser Scheine übernimmt, zwar nur ein Frachtvertrag vor. Sie verpflichtet sich aber zur Auslieferung des wirklich Empfangenen an die durch das Indossament der Scheine legitimierte Person.

14) Hierher gehören alle solche Durchfrachtskonnossemente, welche von einem Transportunternehmer oder seinen Angestellten unter Berufung auf generelle Verträge (Arrangements) über regelmäfsigen Durchfrachtverkehr gegen Gesamtfracht, auch namens der übrigen beteiligten Transportunternehmer vollzogen werden. Letzteres kann ausdrücklich geschehen oder sich als stillschweigend gewollt, auch ohne ausdrückliche Bezugnahme auf solche Verträge aus den Umständen ergeben, vgl. Carver S. 134 (sect. 107), Scrutton S. 56 N. 1, S. 57. Hierher gehören auch die von Voigt, Zum See- und Versicherungsrecht S. 7 ff., besprochenen Konnossemente. So ergiebt das S. 9 abgedruckte Formular eines Konnossements über Versendungen von Deutschland nach der Westküste Amerikas, dafs in der That die Hamburger Reederei auf Grund von Verträgen (Arrangements) zwischen den beteiligten Reedereien und Eisenbahnen für sich .und diese mitbeteiligten

bereits ein bestimmtes Schiff, mit welchem auf der Anschlufsstrecke weiter befördert werden soll, bezeichnet. In solchem Fall wirkt also die Übernahme vor Beginn des Gesamttransportes als Übernahme seitens jeder der beteiligten Reedereien, die nach (altem H.G.B. Art. 280) den §§ 421, 427 B.G.B. für die Erfüllung aller Konnossementsverpflichtungen solidarisch haften. Wird das Anschlufsschiff nicht bezeichnet, so gilt die Urkunde als Konnossement (d. h. für die ganze Durchreise) gegenüber der ersten Reederei, aber nur gegenüber dieser. Dennoch ist aus der Mitunterschrift der zweiten Reederei, welche an der ungeteilten Gesamtfracht beteiligt ist und diese gegen Ablieferung einzuziehen hat, als Mitverfrachterin zu entnehmen, dafs sie solidarisch wegen der Verpflichtungen der ersten Reederei mit haftet. In Wahrheit wirkt also die Urkunde auch gegen sie wie ein Konnossement, obwohl ihr selbst gegenüber nur ein Frachtvertrag vorliegt. Dasselbe gilt daher auch, wenn zu den Reedereien als Mitverfrachterin eine anschliefsende Eisenbahn oder ein Binnenschiffahrtsunternehmer für anschliefsenden Flufs- oder Kanaltransport hinzutritt, indem auch für diese von dem gemeinschaftlichen Vertreter das Konnossement mit vollzogen wird. Die Eisenbahn und der Binnenschiffer können für sich keine Konnossemente ausstellen, ihnen gegenüber liegt also stets nur ein Frachtvertrag oder ein Ladeschein[15]) vor, aber sie können wohl die Mithaft aus Konnossementen übernehmen und zu diesem Zweck solche mit vollziehen. So auch die englische Praxis, vgl. Carver, sect. 107. Wird aber in der gemeinschaftlichen Urkunde ausdrücklich erklärt, dafs jeder Unternehmer nur für seine Strecke hafte und dadurch, soweit es sich um die Haftung für die Ladung handelt, die Solidarhaft ausgeschlossen, so tritt der Unterschied zu Tage, je nachdem dieselbe nach Obigem Konnossement oder Frachtvertrag ist. Liegt nicht nur gegen die erste, sondern auch gegen die zweite Reederei ein wirkliches Konnossement vor, so kann trotz dieser Klausel jede derselben ohne weiteres auf Ablieferung belangt werden. Sie hat dann nur eventuell die von ihr zu beweisende Einrede, dafs das Gut auf einer Strecke, für welche sie nicht hafte, verloren oder beschädigt sei. Liegt aber gegenüber der zweiten Reederei ein blofser Frachtvertrag vor, so ist dieser Konnossementsanspruch nur gegen die erste Reederei zulässig. Gegen die zweite Reederei mag dem Konnossementsinhaber auch ein Anspruch zustehen, da anzunehmen ist, dafs sie sich jedem legitimierten Inhaber der Urkunde gegen-

---

Unternehmer kontrahiert, vgl. auch das Formular bei Friedberg, Formularbuch S. 312. Voigt leugnet mit Unrecht in solchen Fällen grundsätzliche Solidarhaft aus gemeinschaftlicher Verpflichtung.

15) Dem Binnenschiffer gegenüber liegt nur dann ein Ladeschein vor, wenn darin die geschehene Verladung in das Binnenschiff bezeugt wird (§ 72 Abs. 2 B.G.), was nur möglich ist, wenn der Gesamttransport mit seiner Strecke beginnt. Einer Eisenbahn gegenüber würde dagegen stets ein Ladeschein vorliegen, vgl. §§ 444, 445 H.G.B. Bei weiterem Binnentransport über die Durchreise hinaus sind die §§ 432, 449, 469 H.G.B. zu beachten.

über verpflichten wollte. Aber der Ablieferungsanspruch setzt ihr gegenüber den Nachweis voraus, daſs und in welcher Beschaffenheit das Ladungsgut thatsächlich in ihre Hände gelangt ist. Nur soweit die zweite Reederei Gesamtfracht fordert, kann gegen diese (wie bei jeder Durchverfrachtung) mit allen Ansprüchen aus dem Konnossement aufgerechnet werden. Gegenüber mit kontrahierenden Eisenbahnen und Binnenschiffern gilt ebenfalls Ähnliches, je nachdem ihnen gegenüber nur Frachtvertrag oder ein Ladeschein vorliegt. Die vertragsmäſsigen Bedingungen der Verfrachtung sind in allen Fällen nur aus der Schrift zu entnehmen und gelten gleichmäſsig für alle beteiligten Transportunternehmer. Auſserdem haften alle vereinigten Transportunternehmer solidarisch auf Entschädigung wegen unterbleibender Beförderung (Nichterfüllung).

§ 643 *).

Das Konnossement enthält:
1. *den Namen des Schiffers;*
2. *den Namen und die Nationalität des Schiffes;*
3. *den Namen des Abladers;*
4. *den Namen des Empfängers;*
5. *den Abladungshafen;*
6. *den Löschungshafen oder den Ort, an welchem Order über ihn einzuholen ist;*
7. *die Bezeichnung der abgeladenen oder zur Beförderung übernommenen Güter, deren Menge und Merkzeichen;*
8. *die Bestimmung in Ansehung der Fracht;*
9. *den Ort und den Tag der Ausstellung;*
10. *die Zahl der ausgestellten Exemplare.*

1. Das Gesetz will nicht die Bestandteile des Konnossements aufzählen, welche zu seiner Gültigkeit notwendig sind, sondern nur bestimmen, die Aufnahme welcher Punkte der Ablader — in Ermangelung besonderer Abreden — fordern könne (Prot. S. 2210), vgl. Bem. Nr. 3 und N. 9 zu § 642. Im ersteren Sinn die Bestandteile festzustellen, wurde auf der Hamburger Konferenz unter anderm mit der Erwägung abgelehnt, daſs das Konnossement wesentlich dazu bestimmt sei, auch im Ausland in Verkehr gebracht zu werden, und es nicht in der Macht der Versammlung liege, Fragen des internationalen Rechts zu entscheiden (Prot. S. 2205), R.G. Bd. 20 S. 57. Vgl. über diese internationalen Fragen Bd. I S. 41 ff., 45. Was für die Gültigkeit eines Konnossements wesentlich ist, bestimmt sich somit nach der allgemeinen Auffassung des Seeverkehrs. Als wesentlich ist hiernach nur anzusehen: die Bezeichnung der abgeladenen oder zur Beförderung übernommenen Ladung in solcher Art, daſs dieselbe gehörig iden-

*) In Art. 645 des alten H.G.B. fehlen in Nr. 7 die Worte: „oder zur Beförderung übernommen“.

tifiziert werden kann, des Schiffes, mit welchem dieselbe bewirkt werden soll (vgl. Bem. Nr. 9 zu § 642), des Bestimmungsortes im Sinn der Nr. 6 und des Empfängers vgl. Prot. S. 2202—2204, Ullrich, Sammlung II S. 272, Hans. VIII Nr. 118, Jacobs Nr. 204, Goldschmidt, Handbuch I, 2 S. 668. Nicht wesentlich ist die Aufnahme einer Verpflichtung, an den Empfänger abzuliefern. Der § 72 Binnensch.Ges. (ebenso Art. 413 des alten und § 444 des neuen H.G.B.) bezeichnet diese für den Ladeschein als wesentlich, um denselben als eine gesetzlich neu eingeführte Urkunde von dem Frachtbrief gehörig zu unterscheiden, was für das Seerecht nicht zutrifft (Prot. S. 2203, vgl. R.G.Entsch. XIII S. 74, 75, Goldschmidt, Handbuch I, 2 S. 654). Fehlt also in dem Konnossement etwas von den Erfordernissen, die § 643 aufstellt, so ist nach obigen Grundsätzen zu beurteilen, ob aus dem sonstigen Inhalt zu entnehmen, dafs die Urkunde als Konnossement gewollt und dies ausreichenden Ausdruck gefunden habe, vgl. R.G.Entsch. XX S. 57.

2. Hinsichtlich der einzelnen im Gesetz genannten Angaben ist zu bemerken:

Zu Nr. 1. An dieser Angabe kann der Ladungsinteressent wegen der Passivlegitimation des Schiffers in Prozessen ein Interesse haben. Dieselbe wird im Prozefs vorbehältlich des Gegenbeweises als ausreichende Legitimation gelten müssen, vgl. Bd. I S. 193.

Zu Nr. 4 ist zu vergleichen § 644 in betreff der Order- und der Inhaberkonnossemente.

Zu Nr. 6 in betreff des Orderhafens s. Bem. Nr. 1 zu § 592.

Zu Nr. 7. Das Gesetz verlangt nicht vom Schiffer (wie es der preufsische Entwurf Art. 484 gethan hatte), dafs er die Gattung der geladenen Güter angebe, um ihn nicht in die Lage zu bringen, ihm unbekannte Eigenschaften der Güter anzuerkennen (Prot. S. 2210 f.). Es genügt, wenn er neben Angabe von Menge und Merkzeichen die Güter ganz im allgemeinen, z. B. als Kaufmannsgüter, bezeichnet, vgl. die §§ 652, 653. Wegen der „zur Beförderung übernommenen Güter“ vgl. Bem. Nr. 9 zu § 642.

Zu Nr. 10. Die Angabe der Zahl der Exemplare geschieht zum Schutz des Schiffers, vgl. § 642 Abs. 2 und Bem. Nr. 5 zu § 642.

Natürlich kann das Schiff berechtigt sein, noch weitere Punkte in das Konnossement aufzunehmen, z. B. Ansprüche auf Liegegelder, Vermerk über den Zustand der Ware oder deren Verpackung (§ 658) u. s. w. Weigert das Schiff die Aufnahme der gesetzlichen Bestandteile, so entsteht Ersatzpflicht, falls dadurch Schaden entsteht[1]). Darüber, welche Klauseln in betreff der

1) Französischer *Code de comm.* Art. 281: *Le connaissement doit exprimer la nature et la quantité ainsi que les espèces ou qualités des objets à*

Haftung aufgenommen werden dürfen, vgl. § 559 Bem. Nr. 5, § 606 Bem. Nr. 6, § 652 Bem. Nr. 5, §§ 654—658.

§ 644.

Auf Verlangen des Abladers ist das Konnossement, sofern nicht das Gegentheil vereinbart ist, an die Order des Empfängers oder lediglich an Order zu stellen. Im letzteren Falle ist unter der Order die Order des Abladers zu verstehen.

Das Konnossement kann auch auf den Namen des Schiffers als Empfängers lauten.

1. Das Konnossement kann lauten:

a. auf den Namen eines bestimmten Empfängers, welcher von dem Ablader verschieden sein mufs[1]) (Namenskonnossement) oder

b. „an Order", wofür auch gleichbedeutende Worte gewählt werden können, R.O.H.G. XXI Nr. 30, R.G. XIA S. 34 (assigns), Prot. S. 4006, in betreff der englischen Konnossemente N. 12 zu § 647 (Orderkonnossement).

Diese beiden Arten der Konnossemente unterscheiden sich dadurch, dafs nur das Orderkonnossement durch Indossament übertragen werden kann[2]) (wodurch die Übertragung durch Cession

---

transporter. Il indique le nom du chargeur; le nom et l'adresse de celui à qui l'expédition est faite; le nom et le domicile du capitaine; le nom et le tonnage du navire; le lieu du départ et celui de la destination. Il énonce le prix du fret. Il présente en marge les marques et numéros des objets à transporter. Ebenso holländisches H.G.B. Art. 507, belgischer *Code de commerce* Art. 40. Eigentümlich sind die Bestimmungen des nordamerikanischen Ges. vom 13. Februar 1893 sect. 4 (s. Anhang dieses Abschnitts). Danach wird die Ausstellung eines Konnossements oder eines anderen *shipping documents*, sowie was ein solches wenigstens enthalten mufs, bei Strafe vorgeschrieben.

1) Denn es gehört zum Begriff des Konnossements, dafs dasselbe einen selbständigen Empfänger bezeichnet (vgl. § 643 Nr. 4), d. h. es mufs wenigstens durch Übertragung ein solches hergestellt werden können. Es ist daher zwar zulässig, an Order des Abladers zu zeichnen, weil dann durch Giro eine solche Übertragung möglich ist. Da dagegen Namenskonnossemente nicht mehr wie nach den Entwürfen indossabel sind, so ist folgerecht die ganz allgemeine Bestimmung des Art. 404 Abs. 2 Preufs. Entw.: „Als Empfänger kann auch der Ablader selbst . . . bezeichnet werden", was nach den Motiven S. 266 gleichbedeutend mit „an Order" sein sollte, in das Gesetz nicht aufgenommen. Ein Konnossement lediglich auf den Namen des Abladers, z. B. wenn dieser am Bestimmungsort eine Niederlassung hat, ist also nur ein Empfangsbekenntnis und Frachtvertrag (oder Nachtrag desselben), kein negociables Warenpapier (vgl. englisch. *Factors Act sect. 1* Nr. 4). And. Mein. Lewis I S. 374; Goldschmidt, Handbuch I, 2 S. 672.

2) Es kommen auf dasselbe folgende Vorschriften des H.G.B. zur Anwendung:

§ 363: „Ferner können Konnossemente der Seeschiffer . . . . durch Indossament übertragen werden, wenn sie an Order lauten."

§ 364 Abs. 1 und 2: „Durch das Indossament gehen alle Rechte aus dem indossierten Papier auf den Indossatar über. Dem legitimierten Besitzer der Urkunde kann der Schuldner nur solche Einwendungen entgegensetzen, welche die Gültigkeit seiner Erklärung in der Urkunde betreffen

nicht ausgeschlossen wird). Dadurch wird die Negociabilität desselben befördert. Das Namenskonnossement ist im übrigen von dem Orderkonnossement nicht verschieden, es ist namentlich auch wie dieses ein negociables Warenpapier, da die Vorschriften der §§ 647, 651 ff. auch für das Namenskonnossement gelten.

Das Namenskonnossement kann nur durch mündliche oder schriftliche Cession übertragen werden, vgl. Bem. Nr, 3 zu § 647. Ein auf dasselbe gesetztes Indossament kann Beweismittel für eine Cession sein (Seuff. Archiv XXIV Nr. 72). Gegen den Cessionar sind Einreden aus der Person des Cedenten und etwaiger weiterer Vormänner gemäſs § 404 B.G.B. zulässig. Ein solches Konnossement kann auch auf den eigenen Namen des Abladers gestellt werden, z. B. wenn derselbe am Bestimmungsort eine Niederlassung hat. Das

---

oder sich aus dem Inhalt der Urkunde ergeben oder ihm unmittelbar gegen den Besitzer zustehen."

§ 365: „In betreff der Form des Indossaments, in betreff der Legitimation des Besitzers und der Prüfung der Legitimation, sowie in betreff der Verpflichtung des Besitzers zur Herausgabe finden die Vorschriften der Artikel 11 bis 13, 36, 74 der Wechselordnung entsprechende Anwendung. Ist die Urkunde vernichtet oder abhanden gekommen, so unterliegt sie der Kraftloserklärung im Wege des Aufgebotsverfahrens. Ist das Aufgebotsverfahren eingeleitet, so kann der Berechtigte, wenn er bis zur Kraftloserklärung Sicherheit bestellt, Leistung nach Maſsgabe der Urkunde von dem Schuldner verlangen." Vgl. §§ 1004 ff. C.P. O.

Die Vorschrift des § 364 Abs. 3 gilt nach § 650 nicht bloſs für Orderkonnossemente, sondern für alle Konnossemente. Auch ist die Vorschrift des § 364 Abs. 2 nur zum Teil, nämlich als dadurch Einreden aus der Person der Vormänner abgeschnitten werden, für das Orderkonnossement eigentümlich, im übrigen gelten dieselben Vorschriften nach § 651 auch für nicht an Order lautende Konnossemente. Nach den in § 365 citierten Vorschriften der Wechselordnung ist auch ein Blankoindossament mit voller Wirkung gültig, welches nach französischem Recht nur die Wirkung eines Prokuraindossaments hat (vgl. Bd. I S. 45 N. 34 und unten N. 12 zu § 647). Auch ein „Prokuraindossament" z. B. mit dem Zusatz „Nur zur Spedition" ist zulässig, ein solches hat nur die Wirkung einer Vollmacht, vgl. N. 1 zu § 614.

Nach Art. 36 W.O. ist zwar der Besitz eines Konnossements mit fortlaufendem und zuletzt auf den Präsentanten lautendem Vollgiro oder mit Blankoindossament zur Legitimation *prima facie* hinreichend. Wie aber zum Übergang des persönlichen Wechselanspruchs nicht lediglich die Erlangung des Besitzes eines solchen Wechsels, sondern ein durch Indossament bethätigter, im Geben und Nehmen des Wechsels beruhender Wechselvertrag nötig ist und daher gegen solchen Inhaber des Wechsels die Einrede zulässig ist, daſs er nicht durch einen solchen Vertrag den rechtmäſsigen Besitz des Wechsels erlangt habe, vgl. R.G.Entsch. V S. 82 ff., dieser Grundsatz auch in betreff der dinglichen Wirkung des Konnossements im Gesetz (§ 647) ausdrücklich bestätigt ist, so ist sowohl gegen den persönlichen Anspruch aus dem Konnossement gegen das Schiff wie gegen dingliche Ansprüche aus dem Konnossement die Einrede eines Besitzfehlers, z. B. des Diebstahls, der Hingabe zu einem anderen Zweck als zur Geltendmachung, der sich daraus ergebenden Rechte zulässig, vgl. R.G.Entsch. Bd. IV S. 147, 148, Jur. Wochenschr. 1900 S. 256 (Hans. XXI Nr. 48) Hans. V Nr. 137. Ist der Besitz in vorerwähnter Weise regelmäſsig von einem äuſserlich legitimierten Vormann erworben, so schadet dessen fehlerhafter Besitzerwerb nur dann, wenn dieser dem Erwerber bekannt war. Wie weit ist das Schiff aber zur Erhebung der Einrede, also zur Beanstandung der Herausgabe der Ladung verpflichtet? hierüber s. Bem. Nr. 2 zu § 645.

Gesetz hebt besonders hervor, dafs das Konnossement auch auf den Namen des Schiffers selbst gestellt werden kann (z. B. wenn dieser für den Ablader am Bestimmungsort die Ladung kommissionsweise verkaufen soll), um Zweifel darüber, ob dies zulässig ist, wenn der Schiffer selbst das Konnossement zeichnet und somit mit sich selbst kontrahiert, auszuschliefsen (Prot. S. 4006).

Konnossemente, in welchen sich das Schiff zur Auslieferung an jeden Inhaber als Empfänger verpflichtet (Inhaberkonnossemente)[3]) oder der Name des Empfängers in Blanco gelassen wird, sind in Deutschland nicht üblich, da durch das Blancoindossament (vgl. N. 1) eine Legitimation für jeden Inhaber hergestellt werden kann (Prot. S. 2212). Deshalb verpflichtet das Gesetz auch nicht zur Ausstellung solcher. Es ist aber auch nach deutschem Recht nicht gerade ausgeschlossen, die Konnossemente auf den Inhaber zu stellen (vgl. § 793 ff. B.G.B., Goldschmidt, Handbuch I, 2 S. 675), wenn Schiff und Ablader übereinstimmend diese Form vorziehen. Dieselbe hat namentlich den Nachteil, dafs das Schiff daraus in Anspruch genommen werden kann, wenn das Konnossement vor Aushändigung an den Ablader in unrechte Hände gelangt (vgl. § 794 B.G.B.), und auch für den Ablader ist es sicherer, wenn das Konnossement oder ein einzelnes Exemplar erst durch ihn selbst (mittelst Blancogiros) dem Inhaberpapier ähnlich wird[4]). Über Aufgebot und Kraftloserklärung von Inhaberpapieren siehe §§ 799, 800 B.G.B.

2. Der Schiffer kann auch dann nicht die Ausstellung von Orderkonnossementen verweigern, wenn bei dem Frachtvertrag davon ausgegangen wurde, dafs der Befrachter selbst Empfänger sein werde. Denn daraus allein ist eine dem Gesetz entgegenstehende Vereinbarung nicht abzuleiten (R.O.H.G. XV Nr. 65).

3. Nach dem im Anhang z. d. Abschn. abgedruckten Gesetz vom 11. Juni 1900 ist jetzt auch bei uns ein Stempel für Konnossemente eingeführt, die Unterlassung der Stempelung zieht aber nur Stempelstrafe nach sich.

---

3) Konnossemente *au porteur* finden sich z. B. in England (Scrutton p. 129), Nordamerika (*Civil code of Newyork sect.* 1100), Frankreich (Art. 281), Belgien (Art. 40), Italien (Art. 555), Holland (Art. 508), Portugal (Art. 538), Spanien (Art. 708), Mexico (Art. 781), Chile (Art. 1051), Skandinavien (§ 134). Die englische Praxis hält es für zulässig, auf einem Inhaberkonnossement durch ein auf Namen lautendes Indossament die Inhaberqualität aufzuheben, Scrutton p. 130. Reine Namenskonnossemente sind auch nach den fremden Rechten nicht indossabel, vgl. Scrutton Art. 56, Lyon-Caën Nr. 701. Skandinavien (§ 134) sieht als solche nur die an, welche den ausdrücklichen Zusatz „nicht an Order“ tragen, alle anderen sind indossabel. Konnossemente, die in England gezeichnet oder erfüllt werden, erfordern den englischen Stempel von 6 pence, in betreff dessen dasselbe gilt, wie in betreff des Stempels der Charteparte, vgl. N. 2 zu § 557.

4) Auch bei einem Konnossement auf den Inhaber ist (vgl. N. 1) die Einrede zulässig, dafs der Besitz nicht rechtmäfsig erworben sei (§ 793 B.G.B.).

§ 645.

Der Schiffer ist verpflichtet, im Löschungshafen dem legitimirten Inhaber auch nur eines Exemplars des Konnossements die Güter auszuliefern.

Zur Empfangnahme der Güter legitimirt ist derjenige, an welchen die Güter nach dem Konnossement abgeliefert werden sollen, oder auf welchen das Konnossement, wenn es an Order lautet, durch Indossament übertragen ist.

1. Die §§ 645—650 behandeln die Voraussetzungen, unter denen der Schiffer im Löschungshafen dritten Konnossementsinhabern (nicht dem Ablader s. Bem. Nr. 1 zu § 646) die Ladung auszuliefern hat, sowie deren gegenseitigen Rechte. Unter Löschungshafen ist, wie die §§ 659, 660 ergeben, nur der Bestimmungshafen selbst zu verstehen einschliefslich eines solchen Vorhafens, in welchem infolge einer Klausel (Eisklausel, *or so near* u. s. w.) gelöscht wird, und einschliefslich der Reede, falls das Schiff wegen seines Tiefganges dort zu löschen berechtigt ist, R.G.Entsch. XIV Nr. 2. Bezüglich der Auslieferung in diesem Hafen gilt die Regel, dafs den Präsentanten auch nur eines Exemplars des Konnossements ausgeliefert werden mufs, so dafs also alle anderen Exemplare durch die erfolgte Auslieferung wertlos werden. Hat sich zuerst nur ein Inhaber eines Konnossementsexemplars gemeldet und ist das Schiff (z. B. wegen unberechtigter Beanstandung) diesem gegenüber in Verzug geraten, so haftet dasselbe diesem wegen des entstandenen Schadens, wenn sich nach Eintritt des Verzuges ein weiterer Konnossementsinhaber vor der thatsächlichen Auslieferung meldet, vgl. Hans. V Nr. 137, R.G.Entsch. Bd. 14 S. 12. Die Vorschrift des § 645 gilt auch dann, wenn die Ladung bereits der Quaianstalt oder, weil der Empfänger unbekannt war, einem Lagerhaus übergeben war (vgl. § 601), Scrutton p. 226.

2. Nur an den legitimierten Inhaber des Konnossements darf ausgeliefert werden (über „abgestempelte" Konnossemente s. Bem. Nr. 1 zu § 614), somit auch bei Ausstellung eines Namenskonnossements an den darin bezeichneten Empfänger nur, wenn derselbe das Konnossement im Besitz hat und vorlegt (R.O.H.G. XV S. 228, vgl. §§ 647, 650). Hat derselbe seine Rechte weiter cediert (vgl. S. 326), so mufs die Echtheit der Cession geprüft werden; ist nacheinander an mehrere Personen cediert, so sind die §§ 407, 408 B.G.B. anzuwenden. Hat der in einem solchen Konnossement benannte Empfänger einem Dritten Vollmacht zum Empfang erteilt, so mufs der Schiffer die Gültigkeit der Vollmacht prüfen (Prot. S. 2237 ff.). Dagegen ist der Schiffer nach Art. 36 W.O. (§ 793 B.G.B.) nicht verpflichtet, bei einem Order- oder Inhaberkonnossement die Legitimation des durch dasselbe äufserlich legitimierten Präsentanten, auch nicht die Echtheit der Giros zu prüfen. Ist dem Schiffer aber bekannt, dafs in Wahrheit durch falsche Indossamente oder durch fehlerhaften Besitzerwerb (z. B. Diebstahl)

die äufserliche Legitimation beschafft ist, so mufs er eine ihm etwa hiernach zustehende Einrede (vgl. § 644 N. 2) geltend machen. Dies folgt hier aus dem Grundsatz des § 512; R.G.Entsch. Bd. 14 S. 7 berührt diese Fragen, läfst dieselben aber unentschieden[1])[2]). Sind die Konnossemente verloren gegangen, so ist bei Namenskonnossementen nach § 659 Abs. 3 H.G.B. zu verfahren, bei Orderkonnossementen nach § 365 H.G.B., bei Inhaberkonnossementen nach § 800 B.G.B., vgl. auch über Hinterlegung § 601 H.G.B.

3. Über die Auslieferung in anderen Häfen als dem Bestimmungshafen s. §§ 659, 660.

4. Für die Legitimation ist der Inhalt des Begebungsvertrages (vgl. N. 2 zu § 644, Bem. Nr. 3 zu § 647) an sich gleichgültig. Liegt aber nur eine Vollmacht zur Empfangnahme zu Grunde und ist dies aus dem Konnossement oder den Umständen klar ersichtlich (vgl. Bem. Nr. 1 zu § 614), so erstreckt sich die Legitimation nicht auf sonstige obligatorische Ansprüche aus dem Konnossement (Schadensersatzansprüche aus den §§ 611 ff., 651 ff. gegen das Schiff, Ansprüche gegen Mitinteressenten Bem. Nr. 3c zu § 606) oder dingliche Klagen gegen Dritte (vgl. § 647), vgl. Jur. Wochenschr. 1900 S. 256 (Hans. XXI Nr. 48).

§ 646 *).

Melden sich mehrere legitimirte Konnossementsinhaber, so ist der Schiffer verpflichtet, sie sämmtlich zurückzuweisen, die Güter in einem öffentlichen Lagerhaus oder sonst in sicherer Weise zu hinterlegen und die Konnossementsinhaber, die sich gemeldet haben, unter Angabe der Gründe seines Verfahrens hiervon zu benachrichtigen.

Er ist befugt, über sein Verfahren und dessen Gründe eine öffentliche Urkunde errichten zu lassen und wegen der daraus entstehenden Kosten in gleicher Art wie wegen der Fracht sich an die Güter zu halten.

1. Die Vorschrift behandelt nur den Fall der Meldung mehrerer legitimierter Konnossementsinhaber, nicht den Fall der Konkurrenz des Abladers (oder dessen Konkursmasse) mit den letzteren. Dem Ablader kann das Recht einer *stoppage in transitu* zustehen oder er kann wenigstens ein Interesse daran haben, die

---

1) In betreff der Legitimation im Fall des Aufgebots von Konnossementsexemplaren s. § 365 in N. 1 zu § 644.

2) Nach englischer Praxis ist nur dann dem Schiff gestattet, unbedingt an den ersten Präsentanten auszuliefern, wenn dasselbe keine Kenntnis hat, *of any other claims to the goods or knowledge of any other circumstances raising a reasonable suspicion that the claimant is not entitled to the goods*, trotz der Klausel *„being accomplished, the others to stand void"*. Scrutton p. 226, Carver, sect. 469, 502. Auch Holland (Art. 513) verpflichtet den Schiffer, sich an das Gericht zu wenden, sobald er von Ansprüchen Anderer Kenntnis hat. Dagegen gilt durchgehends in den übrigen Rechten unsere Regel, vgl. Lyon-Caën Nr. 724, 727, Jacobs Nr. 217, 218, Goldschmidt I, 2 S. 694.

*) Im Art. 648 des alten H.G.B. heifst es im ersten Absatz „gerichtlich" statt „in einem öffentlichen Lagerhaus", im zweiten Absatz: „Wenn die Niederlegung nicht gerichtlich geschieht, so ist er befugt" u. s. w.

Ablieferung zu hindern, damit ihm (für den Fall einer befürchteten Konkurseröffnung) das Recht nicht verloren geht. Ist er noch im Besitz eines Exemplars des Konnossements, so kann er in diesem Fall — ebenso wenn er aus anderen Gründen die Herausgabe an den Käufer der Ladung hindern will — dieses an einen Korrespondenten girieren und denselben anweisen, als Konnossementsinhaber sich zu melden (vgl. unten S. 327, 328). Dagegen nützt ihm bloſse Einsendung eines weiteren Exemplars an den Schiffer nichts, der Schiffer darf Orders des Abladers nur gemäſs § 659 befolgen, H.G.Z. XII Nr. 40. Aber unter Umständen kann der Ablader eine *stoppage* auch ohne Konnossement bewirken, s. Bem. Nr. 6 zu § 647.

2. Die Vorschrift findet sowohl Anwendung auf nicht indossable, wie auf indossable Konnossemente, da der Schiffer auch von denen der ersteren Art mehrere Exemplare auszustellen verpflichtet ist (Prot. S. 2237).

3. Daſs die mehreren Konnossementsinhaber sich wirklich gleichzeitig bei dem Schiffer melden, ist nicht erforderlich. Es genügt, daſs ein weiterer Konnossementsinhaber sich meldet, bevor der, der sich früher meldete, die Auslieferung der Ladung erlangt hat, also so lange diese sich noch an Bord des Schiffs oder zur Verfügung des letzteren am Quai befindet oder hinterlegt ist. Hat der Schiffer einen Teil der Ladung ausgeliefert, so greift die Vorschrift des Paragraphen hinsichtlich des noch nicht ausgelieferten Restes Platz (Prot. S. 2236 f.). War Auslieferungsorder erteilt (Konnossement abgestempelt), so muſs dieselbe widerrufen werden; s. jedoch N. 2 zu § 614 über nicht widerrufliche Anweisungen, die der Auslieferung gleich stehen, und N. 4B zu § 588 über den Verkehr am Quai. Es ist sicherer, die spätere Meldung direkt bei dem Schiff oder der Quaianstalt, statt bei dem Makler oder Expedienten, zu machen, um zu verhüten, daſs inzwischen (d. h. bis zum Eintreffen der Gegenorder) die Auslieferung erfolgt, da eine solche dem Schiff nicht zum Vorwurf gemacht werden könnte, vgl. H.G.Z. III Nr. 342. Hat die Quaianstalt vor der Präsentation eines anderen Exemplars bereits für den ersten Präsentanten das Frachtgut in Verwahrung genommen (z. B. ihm einen Lagerschein erteilt) oder auf seine Anweisung für einen Dritten, so steht dies der thatsächlichen Auslieferung gleich (vgl. §§ 854, 930 B.G.B.). Dies gilt namentlich von der Abstempelung sogenannter Konnossementsteilscheine in Hamburg durch die Quaiverwaltung, wodurch dieselbe erklärt, daſs sie das Gut für den Inhaber des Scheines verwahrt, vgl. Hans. XVI Nr. 26.

4. Selbstverständlich hört die Pflicht des Schiffers zur Hinterlegung auf, wenn die Konnossementsinhaber einig sind, „daſs der Schiffer einem aus ihrer Mitte die Waren gebe", weil alsdann von einer Konkurrenz von Konnossementsinhabern nicht mehr die Rede sein kann, und ebenso, wenn dieselben übereinkommen, daſs die Waren bei einem Dritten hinterlegt werden,

vorausgesetzt, dafs diesem zugleich ein Konnossementsexemplar übertragen wird und die Konnossementsinhaber (unter Vorbehalt ihrer gegenseitigen Rechte) dem Schiffer gegenüber ihren Rücktritt erklären (Prot. S. 2236).

5. Das Gesetz verpflichtet den Schiffer zur Benachrichtigung der Beteiligten in jedem Fall. Das alte H.G.B. berechtigte den Schiffer aufserdem, in einer öffentlichen Urkunde (Protest) sein Verfahren und dessen Gründe darzulegen, falls die Niederlegung nicht gerichtlich geschah, in welchem letzteren Fall die gerichtlichen Verhandlungen das Nötige ergeben würden. Das neue H.G.B. berechtigt den Schiffer bei dem Fortfall gerichtlicher Niederlegung (s. oben S. 198) in jedem Fall zum Protest. Derselbe ist so zu erheben, dafs auch möglichst die Beweise für die Gründe der Hinterlegung festgelegt werden [1]).

§ 647 *).

Die Uebergabe des Konnossements an denjenigen, welcher durch das Konnossement zur Empfangnahme legitimirt wird, hat, sobald die Güter von dem Schiffer oder einem anderen Vertreter des Rheders zur Beförderung übernommen sind, für den Erwerb von Rechten an den Gütern dieselben Wirkungen wie die Uebergabe der Güter.

1. Die Vorschrift des Paragraphen macht das Konnossement zum negociablen Warenpapier, indem sie der Übergabe desselben an den legitimierten Empfänger dieselbe Wirkung wie der Übergabe der Güter beilegt, soweit diese Voraussetzung für den Erwerb von Rechten an den Gütern ist. Diese jetzt bei allen seefahrenden Nationen anerkannte Funktion des Konnossements, sichere dingliche Rechte an den Gütern zu übertragen, ist für den Verkehr nötig. Es genügt nicht blofse Übertragung der persönlichen Ansprüche des Abladers gegenüber dem Schiff. Denn diese würde eine Vindikation der Ladung auf Grund früheren oder während der Reise [1]) erworbenen Eigentums Dritter nicht ausschliefsen, auch den Erwerber schutzlos lassen, wenn die Ladung in nicht vertretbarer Weise dem Schiff verloren ginge, endlich auch nicht verhindern, dafs die Ladung bei Ausbruch eines

---

1) Die Schiffer ziehen es bisweilen vor, gegen Bestellung von Sicherheit an den einen der Präsentanten auszuliefern. Die fremden Rechte verweisen auch, soweit dem Schiff nicht gestattet ist, an den ersten Präsentanten auszuliefern (vgl. § 645 N. 2), dasselbe meistens auf den Weg der Deposition der Ladung oder, wie Holland (Art. 517 ff.), an das Ortsgericht, welches nach bestimmten Grundsätzen darüber entscheidet, welchem der Reklamanten die vorläufige Verwahrung (*opslag*) anzuvertrauen sei. Einige Gesetze wie Skandinavien (§§ 133, 140, 165), Spanien (Art. 716), Mexico (Art. 791) geben aber vorweg dem Inhaber des früher ausgefertigten Exemplars den Vorzug, was voraussetzt, dafs die Exemplare numeriert (Prima, Secunda u. s. w.) oder doch mit verschiedenen Daten versehen sind, vgl. § 650 Bem. Nr. 1.

*) Im Art. 649 des alten H.G.B. lautet der Eingang: *Die Uebergabe des an Order lautenden Konnossements u. s. w.*

1) Z. B. durch blofsen Vertrag nach französischem und englischem Recht.

Konkurses des Abladers vor der Ablieferung zur Masse gezogen würde oder bei eintretender Insolvenz des Käufers von dem Ablader zurückgefordert würde, obwohl jener bereits *in transitu* weiter verkauft hatte, vgl. Goldschmidt, Handb. I, 2 S. 701 ff. Auch die Vorschriften der §§ 870, 931, 934, 1205 B.G.B., welche freilich der bloſsen Abtretung des Anspruchs auf Herausgabe, bei der Verpfändung unter einer entsprechenden Anzeige an den Dritten (hier den Schiffer), die gleiche Wirkung beilegen, würden gegen diese Gefahren nicht ausreichend helfen, da auf diese Weise ein ausreichender Schutz des gutgläubigen Erwerbs gegen Einreden aus der Person der Vormänner und die Konkurrenz anderer besser Berechtigter nicht möglich ist. Dieser Schutz kann nur dem zukommen, der von seinem Vormann entweder die Sache selbst oder ein dieselbe verkörperndes Papier in die Hände bekommt, weil nur dieser davor sicher ist, daſs nicht zu Gunsten Anderer gleiche dingliche Verfügungen vorher getroffen waren, die seinem Vormann die Berechtigung entzogen, zu seinen Gunsten zu verfügen. Die erwähnten Rechtssätze bleiben aber für den Fall, daſs keine Konnossemente gezeichnet sind, anwendbar.

2. Die Anerkennung des Konnossements als eines Warenpapiers in dem hier gemeinten Sinn wird schon früh als kaufmännisches Gewohnheitsrecht bezeichnet, so schon im 17. Jahrhundert in verschiedenen Gutachten holländischer Advokaten bei Barels, *Advyzen over den Koophandel en zeevaert,* Amsterdam 1781, I N. 15, 42 — die betreffenden Stellen mitgeteilt in Goldschmidt a. a. O. S. 707 f. N. 23 —; ferner von Valin, *Commentaire sur l'ordonnance de la marine* I S. 606 ff.; Büsch, Darstellung der Handlung, 3. Ausg., II S. 353 ff., und vielen anderen; s. die Citate bei Goldschmidt a. a. O. S. 707 ff. N. 23, vgl. überhaupt S. 661 ff., 700 ff. Seit den zwanziger Jahren dieses Jahrhunderts wurde allerdings in Deutschland in einer Reihe von gerichtlichen Entscheidungen und seitens einer Anzahl von Schriftstellern die Existenz des in Rede stehenden Handelsgebrauchs geleugnet (s. die Citate bei Thöl I S. 893 N. 23, Goldschmidt a. a. O. S. 705 f. N. 16), wobei der Satz: „Empfang des Konnossements ist gleich dem Besitzerwerb der Ware“, als populäre Bezeichnung des regelmäſsigen thatsächlichen Erfolges der Übergabe des Konnossements charakterisiert wurde, dessen juristische Natur in der strengen Skripturobligation bestehe, welche der Schiffer dem durch den Besitz desselben legitimierten Empfänger gegenüber zur Auslieferung des Frachtguts übernehme (so besonders Gerber, Deutsches Privatr. § 184, und in den Protokollen der Hamburger Konferenz V S. 2217, vgl. Thöl I S. 892 f.). Allein die Anerkennung des Handelsgebrauchs in den Motiven zum preuſs. Entwurf eines H.G.B. (S. 116), zum württemb. Entwurf (S. 313), sowie in Äuſserungen von Mitgliedern der Nürnberger und Hamburger Konferenz (Prot. S. 443—446, 450, 452, 2223 f., 4017 f.) war nicht minder ein vollwichtiges Zeugnis für die wirk-

liche Existenz eines solchen als die Legalisierung des Satzes durch die neuere bremische Gesetzgebung (Erb- und Handfesten-O. vom 19. Dezember 1833 § 128d, Verordn. vom 25. August 1848 § 2, Erb- und Handfesten-O. vom 30. Juli 1860 §§ 123d, 136c), welche gerade durch die Negierung desselben in der Judikatur des höchsten hanseatischen Gerichtshofs hervorgerufen wurde. Die Beratung des alten H.G.B. hat in betreff dieser Frage folgenden Verlauf genommen. Der preufs. Entwurf (Art. 230 Abs. 2) enthielt die Bestimmung:

> Die Übergabe des indossierten Konnossements oder Duplikats des Frachtbriefs oder Ladescheins an den Indossatar steht der Übergabe der Ware gleich.

In der ersten Lesung der Nürnberger Konferenz wurde mit überwiegender Majorität (elf gegen fünf Stimmen) der Satz angenommen:

> Die Übergabe des Ladescheins steht der Übergabe der Ladung gleich (Art. 351 des Entw. aus erster Lesung);

indem namentlich auf die Unentbehrlichkeit eines solchen Satzes für den Handelsverkehr hingewiesen wurde (Prot. S. 443—446). Ebenso lautet der Entwurf aus zweiter Lesung (Art. 388):

> Die Übergabe des Ladescheins steht der Übergabe des Gutes gleich.

Auf der Hamburger Konferenz wurde auf den Antrag von Gerber, der seine eben mitgeteilte Auffassung geltend machte, der Art. 388 des Entw. aus zweiter Lesung mit neun gegen drei Stimmen gestrichen (Prot. S. 2227—2222, 2226). Schon bei dieser Gelegenheit war von der Minderheit von neuem auf die Bedürfnisse des Verkehrs und die Anschauungen der Handelswelt, sowie auf die Gesetzgebung der bedeutendsten handeltreibenden Nationen hingewiesen, mit denen sich das deutsche H.G.B. durch Beseitigung des in Rede stehenden Princips in Widerspruch setzen würde (Prot. S. 2222—2226). Und in zweiter Lesung wurden von neuem Anträge eingebracht, die Übergabe des Konnossements überhaupt oder mit Rücksicht auf gewisse Wirkungen der Übergabe der Ware gleichzustellen. Die Versammlung entschied sich zunächst mit neun Stimmen gegen eine, dafs eine ausdrückliche Bestimmung in diesem Sinne aufzunehmen sei, beschlofs aber die Beschränkung der Gleichstellung auf das an Order lautende Konnossement mit sechs gegen vier Stimmen. Für den letzteren Beschlufs wurde gegenüber der Behauptung, dafs es für eine Unterscheidung zwischen indossablen und nichtindossablen Konnossementen an jedem inneren Grunde fehle, geltend gemacht: „die fragliche Unterscheidung entspreche der Auffassung des Verkehrs, wie sie wenigstens im Süden seit lange Geltung habe". Der Kaufmann glaube dort durch ein nicht indossables Konnossement nicht ein ebenso sicheres Recht erhalten zu haben, wie durch ein indossables. Die Unterscheidung gewähre dem Ablader den Vorteil, durch die Wahl eines nicht indossablen Konnossements den Übergang des Besitzes zu verhindern, wo dies seinen Interessen gemäfs sei. Die Unter-

scheidung entspreche „der Natur der Sache"; denn nur bei einem indossablen Konnossement „sei die Auslieferung der Ladung an den Inhaber ohne weitere Untersuchung Pflicht und Recht des Schiffers", das nicht indossable Konnossement erscheine mehr als eine „Beweisurkunde über anderweitig begründete Rechte" (Prot. S. 4015—4020). Den wahren Grund für dieses Verhalten der Konferenz findet Goldschmidt richtig in einer gewissen Ängstlichkeit, „den notwendigen Rechtssatz ganz unbeschränkt aufzustellen" (H.R. I, 2 S. 716 N. 32). Die Rechtsprechung des R.O.H.G. und R.G. hat unter der Herrschaft des alten H.G.B. angenommen, daſs trotz des beschränkenden Beschlusses in Deutschland für Namenskonnossemente das frühere Recht bestehen geblieben sei (R.O H.G. XI S. 415, 417, R.G. V S. 80). Dieses hat denselben Rechtssatz richtiger Auffassung nach auch für Namenskonnossemente teils (nach gemeinem Recht) gewohnheitsrechtlich angenommen — wie nach obigem allerdings nicht unstreitig ist — teils auch durch besondere partikularrechtliche Gesetze wie in Bremen eingeführt (R.O.H.G. XI S. 415, 417), teils war derselbe (nach preuſsischem Recht) im Anschluſs an §§ 66, 67 I, 7 A.L.R. als geltend anzuerkennen (R.G. V S. 80, vgl. R.G.Entsch. Bd. 28 S. 42). Auch war eine Beschränkung des Rechtssatzes auf Orderkonnossemente mit den Bestimmungen der Art. 313, 374, 382 des alten H.G.B., wo in betreff der Begründung und der Fortdauer von Zurückbehaltungs- und Pfandrechten durch Übergabe und Besitz von Konnossementen zwischen Order- und Namenskonnossementen nicht unterschieden wird, kaum vereinbar.

Der erwähnten Praxis nachgebend hebt nunmehr das neue H.G.B. die Beschränkung des alten H.G.B. auf und erkennt den Rechtssatz des § 647 für alle Konnossemente an, wodurch die Vorschrift den §§ 369, 397, 407 H.G.B. (früher Art. 313, 374, 382) konform wird. Ebenso hat die neuere Gesetzgebung (§ 72 Binnensch.Ges. vom 15. Juni 1895, jetzt § 450 des neuen H.G.B.) denselben Rechtssatz — hier gleichfalls früherer Rechtsprechung in demselben Sinn folgend — in betreff des Ladescheines unbeschränkt anerkannt.

3. So lange die Konnossemente sich noch in Händen des Abladers befinden, ist dieser der mittelbare, der Schiffer (im Fall der geschehenen Abladung) beziehentlich der Reeder (im Fall der Übernahme vor der Abladung) der unmittelbare Besitzer

---

2) Die bloſse Aushändigung der Konnossemente an den Ablader hat aber schon die Wirkung, daſs er nur unter Begebung des Konnossements den Anspruch auf Herausgabe abtreten (§§ 870, 930 B.G.B.), auch sonst nur gegen Rückgabe oder unter Vorlegung der Konnossemente verfügen darf, also auch nur unter gleichzeitiger Beschlagnahme der Konnossemente eine Pfändung des Anspruches auf Herausgabe wirksam ist, vgl. § 659. War der Destinatär schon vor der Verladung Eigentümer des Ladungsguts, so bleibt er es natürlich auch dann, wenn der nur in seiner Vollmacht handelnde Ablader sich Konnossemente geben läſst, die an dessen (Abladers) Order lauten.

(§ 868 B.G.B.), vgl. § 659 H.G.B., R.G.Entsch. Bd. 9 S. 424, Bd. 13 S. 119[2]). Es darf das Schiff daher auch nicht an den in einem Namenskonnossement genannten Destinatär ausliefern, so lange das letztere von dem Ablader noch zurückbehalten wird (vgl. Bem. Nr. 2 zu § 645). Giebt der Ablader das Konnossement an einen Dritten, der durch Giro oder als namentlich genannter Destinatär oder als Inhaber dadurch zum Empfang legitimiert wird[2a]), so vollzieht sich dadurch nicht eine blofse Abtretung des Anspruches auf Herausgabe und dadurch des mittelbaren Besitzes (§ 870 B.G.B.), sondern es gewinnt der Dritte einen der Regel nach selbständigen von dem Rechtsverhältnis des Abladers oder Befrachters unabhängigen Anspruch auf Herausgabe, wie § 651 H.G.B. ergiebt, und zugleich den mittelbaren Besitz des Ladungsguts gemäfs § 647 H.G.B., während der Schiffer resp. der Reeder den unmittelbaren Besitz behält. Dieselbe Rechtsstellung gewinnt der weitere Erwerber bei weiterer Begebung eines Order- oder Inhaberkonnossements, während bei dem Namenskonnossement auf den Cessionar mit der Cession und Besitznahme des Konnossements nur die dem Cedenten zustehenden dinglichen und obligatorischen Rechte übergehen, weil der Cessionar selbst nicht „durch das Konnossement" legitimiert ist, vgl. jedoch die §§ 931, 934 B.G.B. und unten Bem. Nr. 5. Cession ohne Besitzübertragung des Konnossements hat nur obligatorische Wirkung gegenüber dem Cedenten. Dafs dem Schiffer die Person, auf welche der mittelbare Besitz übergegangen ist, unbekannt bleibt, bis sich diese bei ihm unter Vorlegung des Konnossements meldet, ist keine Unregelmäfsigkeit, da das B.G.B. solche Fälle auch in dem Verkehr kennt, welcher sich ohne Traditionspapier vollzieht, denn die Abtretung des Anspruchs auf Herausgabe überträgt nach § 870 B.G.B. den mittelbaren Besitz auch ohne Anzeige an den unmittelbaren Besitzer (vgl. §§ 66, 67 I, 7 Preufs.Allg. Landr.). Da bei weiterer Begebung des Konnossements der mittelbare Besitz des Ladungsgutes auf den jeweiligen weiteren Erwerber des Konnossements übergeht, so darf der Schiffer während der Reise nur den jeweiligen legitimierten Inhaber des Konnossements als Ladungsinteressenten ansehen und nur dessen Anweisungen befolgen und dessen Interesse gemäfs § 535 H.G.B. wahrnehmen (vgl. Prot. S. 2464, O.A.G. Lübeck vom 21. März 1861 bei Seebohm S. 255, Goldschmidt a. a. O. S. 681 N. 45, vgl. Bd. I S. 398)[3]).

2a) Vorausgesetzt wird hier, dafs nicht aus dem Konnossement selbst oder den Umständen klar ersichtlich ist, dafs der Begebung nur eine Vollmacht zur Empfangnahme und zugleich nur ein unter § 855 B.G.B. fallendes Verhältnis zu Grunde liegt (vgl. Bem. Nr. 1 zu § 614, Nr. 4 zu § 645), z. B. bei Giro an den Ewerführer in Hamburg.

3) Es ist also die Auffassung von Schmidt-Scharff, Das Warenpapier beim See- und Binnentransport 1887 S. 32 ff., dafs der Schiffer nicht für den jeweiligen Inhaber des Konnossements, sondern nur für den „schliefslich forderungsberechtigten" Inhaber detiniere, abzuweisen, vgl. auch dagegen Glünicke in Goldschmidts Zeitschr. XXXV S. 317. Bei Vorhandensein

Der Begebung des Konnossements können die verschiedensten Rechtsgründe unterliegen, es hängt daher das Recht, welches dadurch erworben wird, davon ab, in welchem Sinne das Papier übertragen wird, R.G. Bd. 5 S. 79, Bd. 12 S. 83 ff., Bd. 34 S. 54. Es kann z. B. eine Vollmacht, ein Auftrag zur Spedition, eine Verpfändung, eine Eigentumsübertragung zu Grunde liegen. Liegt letztere zu Grunde, so wird der Konnossementserwerber Eigenbesitzer (§§ 872, 931 B.G.B.). Ist die Eigentumsübertragung bedingt (z. B. durch die Acceptation einer mit dem Konnossement übersandten Tratte oder durch Einlösung bei einem Bankier, der gegen Verpfändung des Konnossements die Tratte diskontiert hat), so kann das Eigentum erst mit dem Eintritt der Bedingung erworben werden. Zur Vollendung des Eigentumserwerbes ist aber auch der Wille, Eigentum erwerben zu wollen, erforderlich, der bei dem Warenkauf (im Gegensatz zum Kauf des Konnossements) in der blofsen Annahme des Konnossements noch nicht zu finden ist, sondern erst in der Weiterverfügung oder der Billigung der darauf empfangenen Ware selbst (vgl. R.G. Bd. 12 S. 83 ff., O.L.G. Hamburg Hans. XIII Nr. 103). Liegen nur Vollmacht, Speditionsauftrag, Verpfändung zu Grunde, so bleibt auch der Begebende mittelbarer Besitzer des Ladungsgutes (§ 871 B.G.B.). In diesem Fall sind also zwei mittelbare Besitzer des Ladungsgutes vorhanden, deren dingliche Rechte einander nicht entgegenstehen. Sind mehrere Exemplare des Konnossements vorhanden, so kann in solchem Fall nach Begebung des ersten Exemplars ein zweites Exemplar mit der Wirkung begeben werden, dafs der noch bei dem Begeber verbliebene mittelbare Besitz auf den Erwerber übertragen wird. Es kann zum Beispiel erst das Exemplar Nr. 1 dem A. pfandweise übergeben und dann das Exemplar Nr. 2 dem B. zum Zweck der Übertragung des mit dem Pfandrecht belasteten Eigentums. Hat der Ablader aber schon durch die erste Begebung den mittelbaren Besitz des Ladungsgutes verloren (z. B. bereits Exemplar Nr. 1 an A. zum Eigenbesitz übertragen), so kann eine spätere Begebung z. B. von Exemplar Nr. 2 dem Erwerber keinen mittelbaren Besitz und somit auch kein Eigentum verschaffen. Daraus entsteht die Regel, dafs an sich bei einer Kollision der Erwerber des zuerst begebenen Exemplars Nr. 1 vorgeht, § 649. Dennoch ist für den Erwerber des Exemplars Nr. 2 beziehentlich seinen Nachmann die Möglichkeit vorhanden, durch frühere Meldung gemäfs § 645 H.G.B., sich auf Grund dieses Konnossementsexemplars das Ladungsgut selbst am Bestimmungsort vom Schiff aushändigen zu lassen. Geschieht dies, so legt unser Gesetz gemäfs § 648 der früheren Erlangung des

---

mehrerer Exemplare des Konnossements wird der Schiffer während der Reise jeden Inhaber eines Exemplars als Interessenten ansehen müssen. Melden sich verschiedene Inhaber mehrerer Exemplare, so wird er nur solche Anweisungen zu beachten haben, über welche dieselben einverstanden sind. Wegen Aushändigung der Ladung während der Reise s. §§ 659, 660.

körperlichen Besitzes der Ladung die Bedeutung bei, dafs derselbe den nur durch das Papier (Exemplar Nr. 1) ausgeübten Besitz des früheren Erwerbers überwindet und diesem vorgeht. In diesem Fall wird der letztere somit lediglich auf den persönlichen Regrefs gegen den Ablader oder seine sonstigen Vormänner gemäfs der unterliegenden Verträge verwiesen. Aus dem Giro allein entsteht keine formelle Haftung derselben, die entsprechenden Grundsätze des Wechselrechts gelten bei anderen Orderpapieren nicht. Jedoch gilt jener Satz nur gegenüber einem selbständigen Inhaber des zuletzt begebenen Exemplars, d. h. einem solchen, der nicht blofs Vertreter des Abladers ist. Hat der Ablader selbst durch Begebung von Exemplar Nr. 2 an einen Dritten, der sich formell in eigenem Namen, materiell aber als Vertreter des Abladers, das Ladungsgut im Wege der Prävention aushändigen liefs, dieses in seinen Besitz zurückgebracht, so kann ihm und seiner Konkursmasse gegenüber der Erwerber des zuerst begebenen Exemplars Nr. 1 seine dinglichen Rechte geltend machen, also wenn ihm als Käufer der Ladung das Konnossement übergeben war, die Ladung vindizieren (vgl. Prot. S. 4130, Goldschmidt a. a. O. S. 731). Gegen diesen Anspruch kann sich der Ablader oder seine Masse nur dann schützen, wenn ihm ein Rückforderungsrecht zustand, zu dessen Schutz die Begebung des Exemplars Nr. 2 berechtigt war und das somit auch von dem Vindikanten anerkannt werden mufs, vgl. hierüber unten Bem. Nr. 6.

Wenn mehrere Exemplare gleichzeitig zu entgegenstehenden Rechten und an selbständige Erwerber[4]) begeben sind (vgl. Prot. S. 4030) oder sich doch die Priorität der Begebung des einen Exemplars vor der des anderen nicht feststellen läfst, so läfst sich nur gleiches Recht Beider annehmen, es bleibt aber für jeden die Möglichkeit bestehen, durch Prävention gemäfs §§ 645, 648 in den Besitz des Ladungsguts selbst zu gelangen und dadurch das Recht des anderen zu überwinden[5]) [6]).

---

4) Wenn die spätere Begebung des zweiten Exemplars nur an einen Vertreter des Abladers erfolgt ist, so entscheidet sich die Frage bereits nach den vorhergehenden Sätzen des Textes.

5) Goldschmidt a. a. O. S. 732 (ebenso Lewis I S. 389) nimmt an, dafs solchenfalls so zu verfahren sei, als ob kein Konnossement ausgestellt sei, keiner von Beiden sei im Besitz, da sich der Berechtigte nicht ermitteln lasse. Beide hätten also nur persönliche Rechte gegen Ablader resp. Vormann. Also wenn ein Ablader kurz vor dem Konkurse zweimal dieselbe Ladung verkauft und von jedem Käufer gegen Konnossement bezahlt erhalten hat, würde die Ladung trotzdem seiner Konkursmasse gehören! Dies Resultat kann nicht befriedigen. Nach Preufs. Allgem. L.R. I, 7 §§ 75, 76 würde die Ladung dem zuzusprechen sein, der das bessere Recht hätte. Etwas Ähnliches scheint Schmidt-Scharff a. a. O. S. 35 empfehlen zu wollen. Nach B.G.B. ist das nicht brauchbar. Man mufs sagen, dafs jedenfalls jeder durch das Konnossement den persönlichen Anspruch an das Schiff erwarb. Da keine Priorität nachweisbar, so erscheinen Beide als Gläubiger auf das Ganze (Gesamtgläubiger), die unter sich gleiche Rechte haben (§ 430 B.G.B.). Und dem persönlichen Anspruch mufs auch das Besitzrecht konform sein.

4. Die dingliche Wirkung der Übergabe des Konnossements tritt nur dann ein, wenn die Güter zur Zeit dieser letzteren sich noch in den Händen des Schiffers oder seines Substituten oder eines sonstigen Vertreters des Verfrachters (Reeders) befinden oder von diesem einer gesetzlichen Vorschrift gemäfs für die Ladungsberechtigten hinterlegt sind, vgl. Cosack S. 466e, R.G.Entsch. Bd. 16 S. 4. Durchgangskonnossemente behalten ihre Wirkung im Sinne des § 647, auch während eines mit dem eigenen Seetransport des Verfrachters verbundenen anderweitigen Transports zu Lande oder zu Wasser, wenn derselbe lediglich auf Grund des Durchgangskonnossements — vgl. § 449 H.G.B. Bem. Nr. 8 a. E. und N. 14 zu § 642 — übernommen wird, denn insoweit kann die befördernde fremde Transportanstalt nur als Substitut des Reeders oder Schiffers gelten, die für den Konnossementsinhaber den unmittelbaren Besitz ausübt. Geschieht die Beförderung dagegen auf einer Teilstrecke mit fremden Transportanstalten auf Zwischenkonnossemente (vgl. § 556 N. 15), Ladescheine, Duplikatfrachtbriefe, die der Durchverfrachter in Händen behält, so ist der Inhaber des Durchgangskonnossements nur noch mittelbarer Besitzer dieser Papiere. Er gewinnt den mittelbaren Besitz der Ladung erst dann wieder, wenn ihm die Papiere ausgehändigt werden oder auf Grund derselben der Durchverfrachter oder seine Vertreter sich die Ladung aushändigen lassen. Nur dann, wenn die Zwischenpapiere Auslieferung an den Präsentanten des Durchgangskonnossements versprechen, würde während des Transports der mittelbare Besitz der Ladung auch dem Inhaber des letzteren zustehen, vgl. Bem. Nr. 9 zu § 642. — War zur Zeit der Begebung des Konnossements die Ware bereits untergegangen oder von dem Schiffer verkauft, an einen Anderen ausgeliefert, abhanden gebracht, oder ihm von dritter Hand entzogen, so tritt jene dingliche Wirkung nicht ein. Dasselbe gilt, wenn in obigen Fällen die Zwischenpapiere in dritte Hand gekommen waren. Der Erwerber des Konnossements hat also in solchem Fall nur die obli-

---

6) Das B.G.B. erleichtert durch seine Auffassung des Besitzes die obige Konstruktion der durch Begebung von Konnossementen entstehenden Besitzverhältnisse, vgl. auch Cosack, Handelsrecht S. 465. 466; Pappenheim, Transportgeschäft S. 60 ff. Die gemeinrechtliche Besitztheorie führte aber zu ähnlichen Resultaten, vgl. Goldschmidt, Handbuch I, 2 §§ 73, 74, 100, wo zuerst gründlich unter Ablehnung anderer Versuche das Rechtsverhältnis so konstruiert wird, dafs der Schiffer für den jeweiligen berechtigten Konnossementsinhaber detiniere, dieser aber je nach dem Rechtsverhältnis, selbst bald Detentor, bald juristischer Besitzer sei. So auch R.G. Bd. 5 S. 80, Bd. 9 S. 428, Bd. 16 S. 4, Bd. 32 S. 30. Im übrigen ist noch zu vergleichen Meischeider, Besitz und Besitzschutz, Berlin 1876, § 68; Exner, Kritische Vierteljahrsschrift Bd. 13 S. 313 ff.; Strohal, Succession in den Besitz S. 212 ff.; Beyerlein, Besitzerwerb durch Konnossement (Dissert.) 1896, welche andere Theorien aufstellen, von denen die des letzteren — Übertragung eines *ius possessionis* durch das Konnossement als besitzrechtliches Wertpapier, das dieses Recht verkörpert — sich der Theorie des B.G.B. nähert.

gatorischen Ansprüche aus dem Konnossement gegen den Verfrachter und den Schiffer. Ist der schon eingetretene Verlust der Ware frachtrechtlich nicht vom Schiff oder Schiffer, sondern von Dritten zu vertreten, z. B. von einem anderen Schiff aus einem Zusammenstofs, so stehen die persönlichen Ansprüche gegen diese dritten Personen nicht dem zu, welcher erst nach eingetretenem Verlust das Konnossement erwarb, sondern nur dem, welcher damals das Konnossement besafs. Dasselbe gilt von dinglichen Klagen gegen Dritte, welche sich vor dem Konnossementserwerb in Besitz des Gutes (beziehentlich der Zwischenpapiere) gesetzt haben und von Ansprüchen aus grofser Haverei wegen vor diesem Erwerb aufgeopferter Güter, wenigstens soweit sich diese Ansprüche gegen die übrige Ladung, nicht blofs gegen Schiff und Fracht richten (vgl. Prot. S. 4031, 4032)[6a]). Welche Rechte gegen den Vormann begründet sind, entscheidet sich nach dem unterliegenden Rechtsverhältnis (vgl. Prot. S. 4031). Indessen werden im Verkehr diese Übelstände weniger empfunden, weil regelmäfsig die Ladung für die ganze Reise versichert wird und die Police mit dem Konnossement zusammen übertragen oder verpfändet wird. Der Erwerber hält sich also auch wegen vor seinem Erwerb eingetretener Verluste an den Versicherer, und dieser nimmt nunmehr Regrefs gegen den Dritten, § 804 H.G.B.

5. Der Schutz des guten Glaubens bei dem Erwerb eines Konnossements gestaltet sich verschieden in betreff der dadurch begründeten obligatorischen und dinglichen Rechte. Nach § 365 H.G.B. gilt in betreff der Orderkonnossemente auch § 74 Wechs.Ordn., wonach der Erwerber nur dann zur Herausgabe angehalten werden kann, wenn er in bösem Glauben oder grob fahrlässig erworben hat, also an sich auch dann nicht, wenn das Konnossement gestohlen oder verloren war. Dasselbe gilt bei Inhaberkonnossementen § 935 Abs. 2, § 1007 Abs. 2 B.G.B. Der gutgläubige Erwerber solcher Konnossemente kann also die obligatorischen Rechte gegen das Schiff ungehindert verfolgen und durchsetzen. Aber gegen dingliche Ansprüche auf die Ladung selbst (vor[7]) oder nach Auslieferung derselben) ist er nur nach Mafsgabe der §§ 932, 935 Abs. 1, § 1007 B.G.B. (bisher Art. 306 des alten H.G.B.) gemäfs des Grundsatzes „Hand wahre Hand" geschützt, also nicht gegen Ansprüche solcher Personen, denen das

---

6a) Beyerlein will dagegen in der N. 6 citierten Schrift S. 33 der Begebung des Konnossements die Wirkung einer Abtretung der Eigentumsklage in dem Fall des Textes beilegen. Die Begebung kann Abtretung persönlicher und dinglicher Klagen gegen Dritte bewirken, wenn ein hierauf gerichteter Wille beider Teile vorhanden war, z. B. bei blofsem Kauf des Konnossements, vgl. Prot. S. 4024. Vgl. Strohal, Sachbesitz nach d. B.G.B. 1897 S. 95, der bei hierauf gerichteter Absicht solchenfalls auch gemäfs S. 931 B.G.B. das Eigentum des Ladeguts übergehen läfst.

7) Denn auch vor Auslieferung der Ladung kann gegen den Konnossementsinhaber als mittelbaren Besitzer derselben die Ladung vindiziert werden, vgl. Verhandl. des 24. deutschen Jur.-Tages IV S. 134 (Referat von Strohal).

Ladungsgut vor der schiffsseitigen Übernahme gestohlen, verloren gegangen oder sonst abhanden gekommen war[7a]), ebenso nicht, wenn die Konnossemente schiffsseitig einer zum Empfang nicht berechtigten Person gegeben waren[8]), vgl. Hahn, Kommentar zum H.G.B. II S. 146, Cosack S. 466 h. Der Dritterwerber eines Namenskonnossements ist bei Fälschung der Cessionen überhaupt nicht legitimiert, im übrigen geniefst er, wenn er gutgläubig in Besitz der Ladung gelangt, ähnlichen dinglichen Schutz wie der Erwerber von Order- und Inhaberkonnossementen gemäfs der §§ 931, 934, 935 Abs. 1 B.G.B.

In betreff der Führung der Aktivlegitimation zu dinglichen Klagen auf Grund des Konnossements gegen Dritte, an welche nach Erwerb des Konnossements die Ladung gelangt ist oder Schadensklagen wegen Beschädigungen nach diesem Zeitpunkt gilt dasselbe, was in N. 1 zu § 644 in betreff der Legitimation zu den obligatorischen Klagen gegen das Schiff gesagt ist. Der äufserlich gehörig legitimierte Kläger braucht weder darzulegen, dafs und wie ihm das Konnossement von seinem Vormann übergeben, noch das unterliegende Rechtsverhältnis, auf Grund dessen er das Konnossement erworben hat *(justa causa traditionis)*, anzugeben, kann vielmehr eine desfallsige Einrede (dafs er nicht durch Übergabe eines Berechtigten erworben habe oder nicht zu dem Zweck eigener Geltendmachung) abwarten, R.G.Entsch. Bd. 4 S. 148, vgl. Carver, sect. 497 a. E.

6. Rückforderungsrechte sind der Regel nach nur persönlicher Natur, können also die dingliche Wirkung der Konnossementsübergabe nicht aufheben. War ein Konnossement aber trotz des Vollindossaments nicht zum Zweck der Eigentumsübertragung begeben oder kam die beabsichtigte Eigentumsübertragung nicht zu stande, ist der Begeber also Eigentümer geblieben[9]), so kann

---

7a) In denselben Fällen kann auch mit der Eigentumsklage dem Schiff ohne Vorlegung von Konnossementen die Ladung abgefordert werden, vgl. Bd. I S. 409. Ein solcher Fall liegt aber nicht vor, wie Bergh, *Gjennemgaaende Connossementer* in *Nordisk Tidsskrift* 1898 p. 138 ff. 163, in Widerspruch mit dem Seegericht zu Christiania annimmt, wenn Durchfrachtgüter auf besondere Konnossemente teilweise mit dritten Schiffen befördert werden (oben S. 329), nachdem der Destinatär das Durchkonnossement erworben hatte.

8) Der Ablader als solcher ist stets berechtigt zum Empfang, selbst wenn er nur Bevollmächtigter des Befrachters ist, aber ein widerrechtlicher Akt liegt vor, wenn der Schiffer demselben Ablader über dieselbe Ladung zum zweitenmal einen Satz von Konnossementen giebt und dieser solche annimmt und begiebt, obwohl er bereits die früheren begeben hatte. Werden die zuletzt gegebenen Konnossemente an gutgläubige Dritte begeben und diesen auf Grund derselben die Ladung ausgeliefert, so müssen sie trotz des guten Glaubens den Inhabern der zuerst gegebenen Konnossemente weichen und ihrerseits gegen Schiff und Ablader Regrefs nehmen, vgl. Bem. Nr. 5 zu § 642.

9) Vgl. die einzelnen Fälle S. 327. Hierher gehört auch der Fall, wenn nach gemeinem Recht der Tradent Eigentümer bleibt, weil der Kaufpreis weder bezahlt noch kreditiert ist oder wenn unter Vorbehalt des Eigentums der verkauften Ware das Konnossement übergeben wird.

ein dingliches Rückforderungsrecht vorhanden sein. Dieses ändert die Pflicht des Schiffers aber nicht, die Ladung an den Konnossementsinhaber auszuliefern, vgl. R.G.Entsch. Bd. 39 S. 153. Es ist Sache des Eigentümers, nötigenfalls durch gerichtliche Schritte (Beschlagnahme des Konnossements) die Auslieferung zu hindern, vgl. Lyon-Caën Nr. 719 bis. Ein dingliches Rückforderungsrecht anderer Natur ist das Verfolgungsrecht (Hemmungsrecht), *right of stoppage in transitu*, welches dem nicht befriedigten Absender (Verkäufer oder Einkaufskommissionär) das Recht giebt, wegen einer nach Absendung eingetretenen Zahlungsunfähigkeit des Destinatärs (Käufers) die noch auf dem Transport befindlichen Güter trotz des übergegangenen Eigentums zurückzufordern. Dasselbe kann gegen jeden Inhaber, also auch gegen das Schiff, gerichtet werden[10]. Diese dinglichen Rückforderungs-

10) Bei uns kommen die Vorschriften der §§ 44, 46 (früher §§ 36, 38) Konk.Ordn. in Betracht: § 44 giebt im Fall des Konkurses des Destinatärs das Recht auf Rückforderung noch nicht vollständig bezahlter Waren, sofern dieselben nicht schon vor dem Konkurs an den Ort der Ablieferung angekommen und in den Gewahrsam des Gemeinschuldners oder einer anderen Person für ihn gelangt sind; § 46 giebt unter gewissen Voraussetzungen ein Recht auf den Erlös der weiter veräufserten Waren, falls derselbe von dem Konkursverwalter eingezogen ist beziehentlich Anspruch auf Abtretung des Rechts auf die noch ausstehende Gegenleistung, wenn die Waren weiter veräufsert waren.

Das Gesetz setzt Distanzkäufe voraus, findet also auch nicht Anwendung auf einen von dem Ort der Erfüllung aus im Auftrag des Käufers von dem Verkäufer beorderten Transport, R.G. Bd. 27 S. 87. Als „Ort der Ablieferung" gilt jeder Platz, an welchem der Empfänger den Transport beendigt oder durch einen Vertreter beendigen läfst und neue Verfügungen über die Ware trifft (R.O.H.G. VI S. 305), die Ablieferung ist also auch dann geschehen, wenn der Empfänger, bevor das Gut den ursprünglichen Bestimmungsort erreicht, dem von ihm selbst beauftragten Spediteur oder dem vom Absender beauftragten Spediteur mit Zustimmung des letzteren solche Verfügungen erteilt, Hans. XX Nr. 1.

Wann in dem Verkehr am Quai die Quaianstalt als Vertreter des Empfängers anzusehen, also durch deren Gewahrsam der *transitus* beendet, s. N. 4 zu § 588, Bem. Nr. 3 zu § 646, vgl. auch Scrutton p. 151. Der Vertrag selbst wird nicht aufgehoben, es kann daher die Konkursmasse durch Zahlung des vollen Preises die Rückforderung abwenden (§ 17 Konk.Ordn.).

Nach den fremden Rechten ist regelmäfsig das Recht der *stoppage* schon bei einer blofsen Insolvenzerklärung (Zahlungseinstellung) des Käufers, nicht erst bei seiner Konkurseröffnung vorhanden, so in England Scrutton p. 139 ff., Nordamerika Parsons I p. 476 ff., *Civil Code of New York sect. 1707*, Frankreich (Art. 576), Holland (Art. 232), Skandinavien (§ 166), ebenso in Rufsland und Polen vgl. R.G.Entsch. Bd. 41 Nr. 84; einige Rechte gestatten die Rückforderung nicht blofs *in transitu*, sondern auch kurze Zeit, nachdem die Ware in Gewahrsam des Schuldners gelangt ist, so in Holland 30 Tage (Art. 232), vorausgesetzt, dafs die Ware noch unverändert in der Masse sich befindet, vgl. Goldschmidt, Handbuch I, 2 S. 864 ff., auch Goldschmidts Zeitschr. Bd. 41 S. 183. Bisweilen ist die Rückforderung ausgeschlossen, wenn für den Kaufpreis Wechsel oder andere Handelspapiere gegeben sind, so in Rufsland und Holland Goldschmidt a. a. O. S. 865. Auf die Rechte gutgläubiger Konnossementserwerber anzuwendendes Recht s. Bd. I S. 46 N. 35 dieses Kommentars, im übrigen R.G.Entsch. Bd. 41 Nr. 84.

rechte gewähren gegenüber der Konkursmasse des Destinatärs ein Aussonderungsrecht. Es wird aber die Geltendmachung dieser Rechte (ebenso wie die fremder Eigentumsansprüche s. oben Bem. Nr. 5) durch den gutgläubigen Erwerb[11]) des Eigentums des Ladungsguts mittelst weiterer Übertragung des Konnossements an dritte Personen gehindert (vgl. jedoch § 46 Konkursordn. in N. 10) und durch in gleicher Weise sich vollziehenden gutgläubigen Erwerb von vertragsmäfsigen Pfandrechten an demselben beschränkt, endlich auch durch inzwischen entstandene gesetzliche Pfandrechte (namentlich des Verfrachters und Spediteurs), vgl. R.G.Entsch. Bd. 8 S. 81 ff., Bd. 32 S. 20, nicht aber durch das Zurückbehaltungsrecht aus § 369 H.G.B. vgl. § 369 Abs. 2 und R.G.Entsch. Bd. 8 S. 81. Wird dem Schiff gegenüber das Verfolgungsrecht von dem Ablader ohne Vorlegung von Konnossementen geltend gemacht, so darf der Schiffer zwar (vgl. § 659) die Ladung auch ihm nicht ausliefern, er mufs dieselbe aber zurückhalten und nötigenfalls in einem öffentlichen Lagerhause niederlegen, also ebenso wie im Fall des § 646 den Beteiligten überlassen, ihre Ansprüche gerichtlich zu verfolgen. § 372 B.G.B., § 512 H.G.B., Scrutton p. 133.

7. Nach unserem Recht fällt der Übergang der Gefahr bei dem Kauf nicht immer mit der Übergabe der Ware, also auch nicht mit der Hingabe des Konnossements zusammen; vgl. Art. 345 des alten H.G.B. und § 447 B.G.B., wonach die Gefahr bei Distanzkäufen der Regel nach schon mit der Abladung übergeht[12]).

---

11) Wann ist der gute Glaube ausgeschlossen? Voigt im Neuen Archiv f. H.R. III S. 277, 287, 321, IV S. 461 ff., R.O.H.G.Entsch. B. 24 S. 353, R.G.Entsch. Bd. 32 S. 19 ff. Danach ist neben der Kenntnis, dafs die Ladung unbezahlt ist, nötig Kenntnis von Thatsachen, aus denen der Erwerber entnehmen konnte und mufste, dafs der Destinatär in einer Lage sei, welche die Konkurseröffnung vor dem Eintreffen der Ladung erwarten liefs, dafs er die Ladung, ohne die Absicht sie zu bezahlen, nur gekauft hat, um durch „Veräufserung oder Verpfändung" sich Geld zu verschaffen. Ähnlich Scrutton p. 144, übrigens wird in England gutgläubiger entgeltlicher Erwerb (*on valuable consideration*) verlangt *Factors Act sect. 10*, Scrutton l. c.

12) Das englische Recht stimmt in betreff der dinglichen Wirkung der Übergabe von Konnossementen mit dem deutschen Recht überein. Begründet wird diese Wirkung auf Handelsgewohnheitsrecht, dieselbe ist aber auch anerkannt in der im übrigen nur von dem Übergang der persönlichen Rechte und Pflichten handelnden *bills of lading act* vom 14. August 1855 (18 & 19 Victoria c. 111) *verbis „whereas by the custom of merchants a bill of lading of goods being transferable by indorsement, the property* (worunter nicht blofs Eigentum zu verstehen ist) *may thereby pass to the indorsee"*. Es kommen jetzt namentlich die Bestimmungen der *Factors Act* von 1889 (52 & 53 Victoria c. 45) in Betracht. Danach werden als Warenpapier (*document of title*) nur solche Konnossemente angesehen, welche „durch Indossament oder Übergabe" den Inhaber des Papiers ermächtigen (*or purport to authorize*) *to transfer or receive goods thereby represented*, also nicht blofse Namenskonnossemente *Factors Act sect. 1 vide* Scrutton Art. 56; es mufs das Konnossement lauten *„to ordre"* oder *„to ordre or assigns"* oder auf den Namen des Abladers oder Empfängers mit dem Zusatz *„or assigns"*, vgl. Abbott

§ 648.

Sind mehrere Exemplare eines an Order lautenden Konnossements ausgestellt, so können von dem Inhaber des einen Exemplars

---

p. 699. Dabei ist jedoch zu beachten, dafs die Hingabe der Namenskonnossemente das Eigentum nach allgemeinen Grundsätzen des *common law* (wonach bei Distanzkäufen durch die Abladung in das Schiff für einen bestimmten Destinatär das Eigentum, oder wenn der Ablader nicht Eigentümer war, das ihm zustehende Recht auf diesen übergeht) überträgt, aber der Destinatär kann nicht durch Cession weiteren Besitz der Ladung übertragen, also dieselbe auch nicht in dieser Art verpfänden (vgl. den Fall *Henderson* c./a. *Comptoir Escompte* bei Abbott p. 367). Der blofsen Ausstellung eines Namenskonnossements nach Verladung wird wenigstens in England diese Wirkung nicht beigelegt (es sei denn, dafs der Ablader blofser Agent des Destinatärs ist), das Schiff darf daher an den benannten Empfänger nicht ausliefern, wenn dieser nicht das Konnossement vorlegen kann, vgl. den Fall „*the Stettin*" und Carver, sect. 485, Leggett, *Bills of Lading* p. 652 ff., anders amerikanische Entscheidungen (bei Parsons I p. 195 N. 1). Die Warenpapiere dienen nach sect. 1 der *Factors Act as proof of the possession or control of goods*. Nach sect. 8 soll die Übergabe des Konnossements *under any sale, pledge, or other disposition thereof or under agreement for sale* u. s. w. seitens eines Veräufserers, der bereits früher dieselbe Sache veräufsert hatte *to any person receiving the same in good faith and without notice of a previous sale, have the same effect as if the person making the transfer were expressly authorized by the owner of the goods to make the same*. Ebenso schützt sect. 9 jeden gutgläubigen weiteren Erwerber des Konnossements gegen Ansprüche eines Vormanns aus Eigentumsvorbehalten oder *liens*. Sect. 2 bis 7 schützen gutgläubige Erwerber von Konnossementen, welchen nicht direkt von dem Eigentümer oder früheren Eigentümern der Ladung, sondern von einem „*mercantile agent*", der mit Willen des Eigentümers im Besitz der Konnossemente ist, entgeltlich (gegen baren Vorschufs, Waren, Warenpapiere oder andere *valuable consideration*) die Konnossemente veräufsert oder verpfändet werden, vgl. im übrigen Scrutton Art 56 ff., Leggett, *Bills of Lading* l. c., Carver, sect. 486 ff. — Die Nordamerikanische Rechtsprechung gelangt ohne besondere Gesetze zu ähnlichen Resultaten, vgl. Desty §§ 226, 227, Parsons I p. 195. — Auch die französische Praxis erkennt denselben Grundsatz an und zwar bei jedem Konnossement, also auch bei dem Namenskonnossement, vgl. Lyon-Caën Nr. 713 ff., Desjardins Nr. 939, 944, Jacobs Nr. 216; da aber das Blancokonnossement des an Order lautenden Konnossements nur die Wirkung einer Vollmacht hat (vgl. § 644 N. 2), so hat die Übergabe des nur in Blanco indossierten Konnossements nur die Wirkung einer Übergabe des Machtgebers und das Mandat erlischt, wie ein sonstiges Mandat, also namentlich durch Konkurs des Machtgebers Lyon-Caën Nr. 716. Die Ausstellung eines Konnossements auf den Namen des Destinatärs oder dessen Order entzieht dem Ablader bereits die Verfügung und überträgt dieselbe an den Destinatär, Lyon-Caën Nr. 701. Das Eigentum der Ladung geht nach den Art. 1138, 1583 *Code civil* schon durch den Verkauf und die Individualisierung der Ware, also durch Abladung an den Käufer über, auch ohne Hingabe des Konnossements, aber der Ablader behält den Besitz und die Verfügung, so lange er ein an seine Order oder auf den Inhaber lautendes Konnossement in Händen hat, er kann an gutgläubige Dritte veräufsern (Art. 1141 *Code civil*) und verpfänden, welche in derselben Weise weiter verfügen können. Wird ein Konnossement verpfändet, so hat nach dem Gesetz vom 19. Februar 1889 (Art. 2) der Pfandnehmer auch ein Pfandrecht an der Versicherungssumme, jedoch kann der gutgläubige Versicherer gültig an den Versicherten zahlen, wenn dieser im Besitz der Police geblieben ist, Lyon-Caën Nr. 715. — Das belgische H.G.B. Art. 44 bestimmt ausdrücklich: „*Le porteur du con-*

die im § 647 bezeichneten Wirkungen der Uebergabe des Konnossements zum Nachtheile desjenigen nicht geltend gemacht werden, welcher auf Grund eines anderen Exemplars gemäfs § 645 die Auslieferung der Güter von dem Schiffer erlangt hat, bevor der Anspruch auf Auslieferung von dem Inhaber des ersteren Exemplars erhoben worden ist.

Die §§ 648, 649 ordnen die Kollision mehrerer Konnossementsinhaber untereinander, nachdem die §§ 645, 646 vorgeschrieben haben, wie der Schiffer sich zu verhalten hat [1]. — § 648 schneidet demjenigen gegenüber, welcher gemäfs § 645 die Auslieferung erlangte, die Ansprüche aller anderen Inhaber ab. Wer ein einzelnes Konnossementsexemplar erwirkt, mufs wissen, dafs er von dieser Gefahr bedroht ist. Sein Recht erscheint als resolutiv, durch frühere Realisierung eines anderen Exemplars bedingt, auch dann, wenn der Präsentant des letzteren von der früheren Begebung eines Exemplars an ihn Kenntnis hatte. Da auf den Konnossementen die Zahl der ausgestellten Exemplare vermerkt ist, ist ihm diese Gefahr bekannt. Fehlt diese Angabe, hat er Ansprüche gegen das Schiff auf Schadensersatz, vgl. im übrigen, namentlich darüber, dafs die Vorschrift nicht gegenüber dem Ablader und dessen Gläubigern gilt, Bem. Nr. 3 zu § 647. Wie weit Ansprüche von dritten Eigentümern des Ladungsgutes gegen den Nichteigentümer, der die Auslieferung erlangt hat, zulässig oder von besser zum Besitz des Papiers oder der Ladung berechtigten, s. Bem. Nr. 5 und 6 zu § 647, Ausländisches Recht s. N. 1 zu § 649.

---

nossement même en vertu d'un endossement blanc, a seul le droit de se faire delivrer le chargement par le capitaine.“ Auf Grund dessen wird dort und zwar auch bei Blancoindossierung die dingliche Wirkung in derselben Weise anerkannt, Jacobs Nr. 216. — Italien (Art. 555) legt dem Erwerb des Konnossements durch Indossament gleiche Wirkung wie dem Erwerb eines Wechsels bei (d. h. nach Art. 256 Übertragung des Eigentums des Wechsels und aller damit zusammenhängenden Rechte). — Spanien (Art. 708), Mexico (Art. 783) enthalten die Vorschrift, dafs bei Order- und Inhaberkonnossementen alle Rechte und Ansprüche bezüglich der darin bezeichneten Waren, welche der Übertragende besafs, auf den Erwerber übergehen, ähnlich Argentinien (Art. 1035). — Chile (Art. 149) erklärt, dafs bei dem Handelskauf die Auslieferung der verkauften Sache schon geschehe durch die Behändigung des Konnossements, Frachtbriefes oder Faktura. — Brasilien (Art. 200) ähnlich, fordert im Konnossement aber den Zusatz „*per conto*“, d. h. für Rechnung, und läfst binnen drei Tagen einen Widerspruch des Käufers zu, weil damit auch die Gefahr auf ihn übergeht.

Die meisten übrigen Gesetze enthalten ausdrückliche Vorschriften nicht. Es ist aber wenigstens für Order- und Inhaberkonnossemente in der That der Grundsatz der dinglichen Wirkung der Konnossementsübergabe als allgemein anerkannt anzusehen, insbesondere auch nach den skandinavischen Seegesetzen, welche die Frage der Wissenschaft überlassen haben, vgl. Bentzon, *Forelásninger over den danske Söret* 1895 II S. 102 ff.

1) Die §§ 648, 649 beziehen sich nur auf Orderkonnossemente, sind aber sinngemäfs auch auf Inhaberkonnossemente anwendbar. Dagegen gelten bei der Kollision mehrerer Cessionare eines Namenskonnossements nur die Regeln des bürgerlichen Rechts, vgl. § 408 B.G.B., da hier immer nur ein und derselbe Konnossementsanspruch vorhanden ist.

§ 649.

Hat der Schiffer die Güter noch nicht ausgeliefert, so geht unter mehreren sich meldenden Konnossementsinhabern, soweit die von ihnen auf Grund der Konnossementsübergabe an den Gütern geltend gemachten Rechte einander entgegenstehen, derjenige vor, dessen Exemplar von dem gemeinschaftlichen Vormanne, welcher mehrere Konnossementsexemplare an verschiedene Personen übertragen hat, zuerst der einen dieser Personen dergestalt übergeben worden ist, dafs sie zur Empfangnahme der Güter legitimirt wurde.

Bei dem nach einem anderen Orte übersendeten Exemplare wird die Zeit der Uebergabe durch den Zeitpunkt der Absendung bestimmt.

1. Hat keiner zuerst die Auslieferung erlangt, so entspricht die in Abs. 1 getroffene Entscheidung der Besitztheorie. Die Bestimmung greift aber nur dann Platz, wenn wirklich eine Kollision der Rechte der einzelnen Inhaber vorliegt, also z. B. nicht, wenn zuerst A dem B das eine Exemplar verpfändet und dann mit Vorbehalt dieses Pfandes das zweite an C giebt, s. hierüber und vgl. überhaupt Bem. Nr. 3 zu § 647.

2. Abs. 2 entspricht dem Art. 321 alten H.G.B. (vgl. Prot. S. 4034), an dessen Stelle nunmehr § 130 B.G.B. mit dem entgegengesetzten Princip getreten ist. Wird ein Vertrag über die Ware oder das Konnossement erst gleichzeitig mit Übersendung offeriert, so kommt der Vertrag nicht zu stande, wenn vorher oder gleichzeitig (z. B. telegraphisch) Widerruf erfolgt. Trotzdem bleibt die Übergabe des Konnossements an sich wirksam. Der Adressat ist nur dem Vormann gegenüber verpflichtet, das Konnossement zurückzugeben.

3. Über den Fall, wenn die verschiedenen Exemplare von dem gemeinschaftlichen Vormann gleichzeitig übertragen sind, s. Bem. Nr. 3 a. E. zu § 647.

Über den Fall, wenn der Schiffer verschiedenen Personen nacheinander Konnossemente giebt und diese dieselben weiter begeben, ferner über die Rechte dritter Eigentümer des Ladungsgutes gegenüber Konnossementsinhabern s. Bem. Nr. 5 zu § 647[1]).

---

1) In England wird die Regel unseres § 648, dafs die thatsächliche Auslieferung an den Inhaber eines später von dem Ablader (oder anderem gemeinschaftlichen Vormann) begebenen Exemplars alle Rechte der Inhaber des zuerst von ihm begebenen Exemplars überwindet, nicht anerkannt. Letzterem steht daher als dem besser Berechtigten ein Anspruch auf Herausgabe der Ladung gegen den ersteren zu, vgl. Fall *Barber* c./a. *Meyerstein*, Scrutton p. 226, Carver, sect. 503. Es gilt also dort die Regel des § 649 ohne jede Einschränkung. — In Frankreich befolgt man in der Praxis die gleichen Regeln wie England. Lyon-Caën nimmt jedoch in betreff des Faustpfandgläubigers Verlust seines Rechtes durch Auslieferung an den Inhaber eines anderen Exemplars an, da das Faustpfand Fortdauer des Besitzes voraussetze, vgl. Lyon-Caën Nr. 726, 727. Desjardins

§ 650.

Der Schiffer ist zur Ablieferung der Güter nur gegen Rückgabe eines Exemplars des Konnossements, auf welchem die Ablieferung der Güter bescheinigt ist, verpflichtet.

Diese Bestimmung ist eine natürliche Folgerung der Bedeutung des Konnossements als Warenpapier, vgl. § 364 Abs. 3. Dafs ein Exemplar genügt, gilt nur für den Fall des § 645, vgl. Bem. Nr. 1 zu diesem Paragraphen und §§ 659, 660. Das Wort „gegen" bedeutet Zug um Zug. Handelsgebräuchlich wird das Konnossement erst präsentiert und abgestempelt, dann das Ladungsgut ausgehändigt und demnächst das quittierte Konnossement ausgeliefert, vgl. Bem. Nr. 1 zu § 614 [1]). Über die Bedeutung der Quittierung des Konnossements in Hamburg s. S. 237.

§ 651.

Das Konnossement ist für das Rechtsverhältnifs zwischen dem Verfrachter und dem Empfänger der Güter mafsgebend; insbesondere hat die Ablieferung der Güter an den Empfänger nach dem Inhalte des Konnossements zu erfolgen.

Die nicht in das Konnossement aufgenommenen Bestimmungen des Frachtvertrags sind dem Empfänger gegenüber unwirksam, sofern nicht das Konnossement ausdrücklich auf sie Bezug nimmt. Wird in Ansehung der Fracht auf den Frachtvertrag verwiesen (zum Beispiel durch die Worte: „Fracht laut Chartepartie"), so sind hierin die Bestimmungen über Löschzeit, Ueberliegezeit und Liegegeld nicht als einbegriffen anzusehen.

Für das Rechtsverhältnifs zwischen dem Verfrachter und dem Befrachter bleiben die Bestimmungen des Frachtvertrags mafsgebend.

1. Der Paragraph behandelt den Hauptgrundsatz, welcher in betreff der obligatorischen Wirkungen des Konnossements gegenüber dem Empfänger gilt.

Das Konnossement hat einen zweifachen Charakter. Es ist ein Empfangsbekenntnis und eine Vertragsurkunde. Inhalt der Verpflichtung ist: Beförderung und Ablieferung an den Empfänger Diese Verpflichtung hat nicht den Charakter einer Formalobligation, d. h. der Schiffer verpflichtet

---

Nr. 945, Jacobs Nr. 217 wollen dem Inhaber den Vorzug geben, der die Ladung bezahlt hat, selbst wenn er nur ein später begebenes Exemplar in Händen hat, vgl. aufserdem § 646 N. 2. Nach den skandinavischen Seegesetzen hat vor der Auslieferung der Ware der Inhaber des Konnossementsexemplars den Vorzug, welches (bei Numerierung) die niedrigste Zahl trägt, also Prima vor Secunda, Secunda vor Tertia; nach Auslieferung an einen hiernach Berechtigten kann die Ware ihm aber dennoch wieder abgefordert werden, wenn er das Konnossement nicht gutgläubig erworben hat (vgl. §§ 133, 165). Beide Bestimmungen verdienen keine Nachahmung.

1) Dieselbe Regel wird auch in den fremden Ländern befolgt, die ausdrücklich nur eine Quittung (ohne Rückgabe des Konnossements) vorschreiben, wie Frankreich (Art. 281), Belgien (Art. 46), vgl. Jacobs Nr. 220.

sich nicht, schlechtweg dem Destinatär bestimmte Waren zu liefern *(dare)*, sondern nur diejenigen Güter, welche er von dem Ablader erhalten zu haben bekennt, den Grundsätzen des Frachtrechts gemäfs als Verfrachter wieder an den Destinatär als Empfänger abzuliefern *(restituere)*, Prot. S. 2008, 2260 ff., so dafs dieser nur als ein neuer Gläubiger an Stelle des Befrachters eingeführt wird, vgl. R.G.Entsch. XX S. 68, Goldschmidt, Handbuch I, 2 S. 685 ff. Aber die Verpflichtung gegenüber dem neuen Gläubiger ist im Interesse des Handelsverkehrs, der erfordert, dafs der Destinatär mit dem Konnossement sichere Rechte erwerbe, um „zu verhindern, dafs Dritte durch dasselbe getäuscht werden“ (Prot. S. 2260, R.O.H.G.Entsch. Bd. 25 S. 196 ff.), wie folgt besonders gestaltet:

a. Dem Empfänger gegenüber ist der Gegenbeweis, dafs das Schiff die Ladung, deren Empfang es bekennt, in Wahrheit nicht oder nach Art oder Umfang anders von dem Ablader erhalten habe, nicht zulässig, denn nach § 651 Abs. 1 „mufs die Ablieferung der Güter an den Empfänger nach Inhalt des Konnossements erfolgen“, vgl. §§ 653 Abs. 3, 654, R.O.H.G.Entsch. III S. 24, R.G.Entsch. Bd. 20 S. 62 ff., Bd. 34 S. 79, Hans. XIX Nr. 113, Goldschmidt a. a. O. S. 686[1]), dem Schiff bleibt nur der Regrefs gegen den Ablader, Prot. S. 2279, und vielleicht ein Anspruch wegen ungerechtfertigter Bereicherung (S. 339 in N. 2). Da aber keine Formalobligation vorliegt, so gilt dieser Satz nur gegenüber dem gutgläubigen Konnossementsinhaber. Wer bei Erwerb des Konnossements wufste, dafs auf das erworbene Konnossement nichts abgeladen war, oder gar selbst den Schiffer veranlafste, das Konnossement vor wirklicher Übernahme zu zeichnen, der kann nicht sagen, dafs er „getäuscht“ worden sei (vgl. oben), ihm steht in eigener Person die Einrede der Arglist entgegen, wenn er trotzdem die Ladung fordert. Diese Einrede ist nach § 364 Abs. 2 H.G.B. bei Orderkonnossementen und nach § 796 B.G.B. bei Inhaberkonnossementen als eine „unmittelbar gegen den Besitzer“ gerichtete zulässig, vgl. R.G.Entsch. Bd. 20 S. 68 ff. Bei Namenskonnossementen erwirbt der Cessionar nur die Rechte des Cedenten. Hier ist also die Einrede gegen jeden Erwerber zulässig, wenn dieselbe dem in dem Konnossement benannten Destinatär gegenüber begründet war, vgl. § 644 Bem. Nr. 1. Ebenso ist zulässig die Einrede der ungerechtfertigten Bereicherung, vgl. R.G.Entsch. Bd. 20

1) Vgl. Voigt jun. im Neuen Archiv f. H.R. I S. 487 f.; Erk. des Hamb. Handelsger. vom 9. Januar 1851 (Ullrich, Samml. Nr. 2), vom 14. April 1851 (das. Nr. 15), vom 9. Juli 1851 (das. Nr. 26), vom 1. November 1852 (das. Nr. 80), vom 11. November 1857 (das. Nr. 343), vom 21. April 1858 (Seebohm, Samml. Nr. 12), vom 11. August 1858 (das. Nr. 26), vom 6. September 1858 (das. Nr. 30), vom 6. September 1858 (das. Nr. 31), vom 30. November 1858 (das. Nr. 45), vom 31. März und 16. April 1860 (das. Nr. 139), vom 25. April 1860 (das. Nr. 143), vom 7. Juli 1860 (das. Nr. 161), vom 31. Oktober 1860 (das. Nr. 173), vom 22. Dezember 1860 (das. Nr. 182). Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 25. Mai 1857 (in Goldschmidts Ztschr. III S. 212).

S. 68 ff., § 812 B.G.B., welche z. B. dann begründet ist, wenn der Konnossementsinhaber zwar nicht Ablader, wohl aber selbst Besitzer und Eigentümer der zu übernehmenden Ware war und in deren Besitz geblieben ist, weil die Verladung oder Übernahme unterblieben ist. Ist in einem solchen Fall die Ausstellung des Konnossements irrtümlich geschehen, so ist der Eigentümer um den gesamten Anspruch aus dem Konnossement ungerechtfertigt bereichert, anderenfalls in Höhe des Wertes, den er noch thatsächlich in Händen hat[2]), § 812 Abs. 2 B.G.B. Auch Ersatz des Schadens aus der unterbliebenen Beförderung (entgehender Gewinn, Wert der Ware am Bestimmungsort abzüglich des Wertes derselben am

2) Ähnlich ist der Fall, wenn der Konnossementsinhaber zwar noch nicht Eigentümer der Ladung war, wohl aber auf ihn als Käufer durch Ausscheidung der Ware am Lande die Gefahr übergegangen war, vgl. den Fall R.G.Entsch. Bd. 20 Nr. 13. S. 62 ff. wird dort supponiert, dafs die Ware am Land vor Verladung verbrannt sei, nachdem dieselbe schiffsseitig übernommen und ein über Abladung in das Schiff lautendes Konnossement gezeichnet war. Das R.G. hält den von dem Käufer der Ware als Konnossementsinhaber erhobenen Anspruch nur deshalb für unbegründet, weil das Konnossement Haftung für Feuer an Bord und an Land ablehnt, und anzunehmen sei, dafs durch die frühere Ausstellung des Konnossements das Schiff den materiellen Inhalt seiner Haftung zwar hinsichtlich seiner zeitlichen Grenze, aber nicht in betreff des Umfanges und Gegenstandes erweitern oder sonst ändern wollte. Es wird also angenommen, dafs das Schiff im übrigen die Haftung für die Ladung von dem Tage der Ausstellung des Konnossements übernahm, obwohl die Abladung noch nicht geschehen war, und diese, nicht die Übernahme bestätigt wurde. Hier wird also vorausgesetzt, dafs der Schiffer bewufster Weise das Konnossement früher ausstellte, also jedem Inhaber gegenüber erweiterte Haftung übernehmen wollte. Anders ist daher zu entscheiden, wenn der Verfrachter irrtümlich Konnossemente, die Abladung bezeugen, vor Abladung oder solche, die Übernahme bezeugen, vor Übernahme ausstellte. In diesem Fall kann er das Konnossement von dem Ablader als nicht geschuldet zurückfordern, § 814 B.G.B. Jedenfalls hat er diesem gegenüber einen Einwand, vgl. Text Bem. Nr. 4. Ist das Konnossement in der Hand eines dritten Inhabers, der bisher unbeteiligt war, so mufs das Schiff das Konnossement voll vertreten, d. h. ausliefern oder entschädigen ohne Rücksicht darauf, was aus der nicht abgeladenen Ware geworden ist, was auch das Reichsgericht a. a. O. S. 66, 67 annimmt (vgl. unten bei N. 10a). Ist das Konnossement aber in den Händen desjenigen, auf dessen Risiko als Eigentümer oder Käufer diese Ware am Lande lagerte, oder noch lagert, so liegt ungerechtfertigte Bereicherung bezüglich des ganzen Anspruchs aus dem Konnossement vor. Giebt der Eigentümer oder Käufer das Konnossement gegen Entgelt weiter und zwingt er dadurch das Schiff, den Dritten zu entschädigen, so macht er sich gegen das Schiff in Höhe der Bereicherung regrefspflichtig. War die noch am Lande lagernde Ware vor ihrer Abladung zur Beförderung von dem Schiff übernommen, so kann der Ablader an Stelle der irrtümlich über Abladung ausgestellten andere die frühere Übernahme bezeugende Konnossemente fordern, wenn er darauf ein Recht hatte (vgl. § 642 Abs. 5), und diese an den Käufer oder Eigentümer der Ware girieren, oder er kann diesem den ihm gegen das Schiff zustehenden Anspruch aus der Übernahme (*Receptum*) beziehentlich (bei bereits eingetretenem Verlust) auf Zahlung der Entschädigung abtreten und dadurch diesem eine Waffe gegen den Bereicherungsanspruch des Schiffes geben. Eigene Rechte aus der Übernahme hat der Käufer oder Eigentümer ohne Cession nur dann, wenn der Ablader lediglich als sein Vertreter handelte, vgl. auch Hans. X Nr. 45 (Oberl. Hamburg vom 9. Nov. 1888).

Abladungsort, oder falls die zurückgebliebene Ware inzwischen verbrannt oder in anderer Weise untergegangen, Ersatz des vollen Wertes) kann im ersten Fall nur dann aus dem Frachtvertrag gefordert werden, wenn das Schiff ein Verschulden dafür trifft, dafs die Beförderung unterblieb oder falls der Ablader durch die Zustellung des Konnossements in den Glauben versetzt wurde, dafs die Abladung geschehen und dadurch verhindert wurde, die Waren am Land zu schützen oder zu versichern, beziehentlich für anderweitige Beförderung zu sorgen. Bei Verstöfsen gegen die §§ 652, 658 in betreff wirklich übernommener Ladung kann von ungerechtfertigter Bereicherung nie die Rede sein. Hier bleibt also nur die Einrede der Arglist in obigem Sinn möglich, vgl. aber auch unten Nr. 4 und 5.

b. Auch im übrigen mufs das Schiff das im Konnossement Bezeugte im Verhältnis zum Empfänger vertreten. Dies gilt namentlich von dem Datum des Konnossements, welches die Zeit der vollendeten Übernahme beziehentlich Abladung (je nachdem diese oder jene bezeugt ist) feststellt (vgl. § 642 Bem. Nr. 6). Die Zeit der Abladung ist insbesondere für den Erwerber von Konnossementen von grofser Bedeutung[3]), und es kommt deshalb häufig vor, dafs die Ablader den Schiffer bewegen, dem Konnossement ein früheres Datum zu geben, um damit den Erwerber zu täuschen. Bestehende örtliche Gebräuche, die Konnossemente über „Abladung“ schon dann zu zeichnen, wenn die Ladung erst (am Lande oder in Leichtern) übernommen ist, ist ein zur Täuschung der Konnossementsinhaber dienender Mifsbrauch, der gesetzlich nicht anerkannt wird, vgl. R.O.H.G. Bd. 25 Nr. 47, R.G.Entsch. Bd. 20 S. 59, Hans. XV Nr. 77, Hans. XXI Nr. 32, Jacobs Nr. 120, 203. Bei der notorischen Bedeutung der Abladungszeit für den Handelsverkehr wird es stets ein Verschulden sein, wenn der Schiffer oder Expedient das über Abladung lautende Konnossement antedatiert. Er mufs also vor der Unterzeichnung sorgfältig die Empfangsscheine u. s. w. prüfen. Im Fall des Verschuldens ergiebt sich die Haftung des Schiffers aus den §§ 511, 512, des Schiffsvermögens aus den §§ 485, 486, und falls der Expedient unterzeichnet hat, des Reeders persönlich aus § 276 B.G.B., R.O.H.G. cit. R.G.Entsch. III S. 102. Aufser dem Fall des Verschuldens ist die Haftung nicht begründet, da dazu positive Satzung nötig wäre, eine solche aber nur in betreff des Anspruchs auf

3) Manche Waren werden nach dem Monat ihrer Abladung gehandelt, namentlich, wenn mit dem Bestimmungsort regelmäfsige Verbindung besteht, z. B. Petroleum September-Abladung New York. Auch sonst wird häufig bestimmte Abladungszeit bedungen. In solchen Fällen brauchen Käufer spätere Abladung nicht zu nehmen, vgl. z. B. R.O.H.G. Bd. 3 Nr. 49, Bd. 24 S. 194, R.G.Entsch. Bd. 30 S. 59 ff., Urt. des R.G. vom 30. Juni 1897, Hans. XVIII Nr. 4. Über die Frage, ob Konnossement, das nur Übernahme in Leichter bezeugt, ausreicht bei der Klausel „Konnossementsdatum mafsgebend“, Urt. des R.G. vom 3. Oktober 1899 in Hans. XXI Nr. 32.

„Ablieferung“ (oben Nr. 1) vorliegt, vgl. R.G.Entsch. V S. 81. Der Anspruch ist ausgeschlossen, wenn der Konnossementsinhaber vor oder bei Erwerb des Konnossements, beziehentlich Acceptation der dieselbe begleitenden Tratte (Jacobs a. a. O.) Kenntnis von der Antedatierung hatte. Der Erwerber kann seinen Schaden, d. h. eine Ausgleichung der Differenz zwischen der Vermögenslage, in welcher er bei rechtzeitiger Kenntnis der Antedatierung sein würde, und der Gestaltung derselben infolge der Unkenntnis der letzteren fordern[4]). Dem Schiff steht, falls der Schiffer oder Expedient selbst getäuscht wurde, Regreſs gegen den Schuldigen zu, und falls eine (z. B. in Kollusion mit dem Ablader) gemeinschaftliche betrügerische Handlung vorliegt, anteilweiser Regreſs gegen den Mitschuldigen nach §§ 426, 840 B.G.B., vgl. Bd. I S. 180. Ähnliche Haftung für sonstige falsche Angaben, die eine Versicherung unwirksam machen, z. B. unrichtige Angabe des Abladungsortes, der Klasse des Schiffs, s. R.O.H.G. a. a. O. Die Negligenzklausel schützt in allen diesen Fällen nicht, s. oben S. 223.

c. Es sind die Bedingungen, unter welchen der Empfänger zur Ablieferung berechtigt und verpflichtet ist, lediglich aus der Konnossementsurkunde zu entnehmen, die Verpflichtung gegenüber dem Empfänger ist eine Skripturobligation, vgl. Bd. I S. 54. Daraus folgt, daſs auf irgend welche Verträge oder sonstige Verhandlungen mit Befrachter und Ablader, deren Inhalt nicht im Konnossement erwähnt ist, auf lokale Gebräuche im Abladungshafen (abgesehen von dem Liegegeld bei der Abladung und dieser selbst, soweit beide für Empfänger in Betracht kommen), auf nicht in der Schrift

4) Ist nur das Konnossement im Glauben an die Abladungszeit gekauft, so besteht der Schaden, wenn Abladungsmonate marktgängig, in dem Mehr, was demgemäſs der Käufer bezahlt hat (z. B. wenn der Preis zur Zeit des Kaufes für September-Abladung um 1 Mark höher war als Oktober-Abladung); ob die Preise bis zur Ankunft des Schiffes steigen oder fallen, ist dann einfluſslos. War aber ein Marktpreis nur für Ware am Bestimmungsort vorhanden, so ist ein wirklicher Schaden nicht vorhanden, wenn die Ware bei Ankunft mehr oder ebensoviel wert ist, als der Kaufpreis mit Kosten. Käufer kann aber auch ersterenfalls den ihm entgehenden Gewinn fordern, wenn er ohne seinen Irrtum in der Lage gewesen sein würde, ein Konnossement mit gleicher und wahrer Abladungszeit zu demselben Preise zu kaufen, den er bezahlt hat. — Hat der Käufer dagegen nicht das Konnossement, sondern Ware mit Garantie der Abladungszeit, z. B. September-Abladung, oder bereits „schwimmende“ Ware gekauft, und ist er durch seinen Irrtum dazu bewogen, das Konnossement von seinem Verkäufer als Erfüllung anzunehmen und zu bezahlen, so ist bei der Berechnung des Schadens zu berücksichtigen, daſs er sonst dem Verkäufer gegenüber entweder zurücktreten oder Schadensersatz wegen Nichterfüllung oder anderweite Erfüllung fordern konnte. Er kann dem Schiff gegenüber die je nach Lage ihm günstigere dieser drei ihm entzogenen Möglichkeiten geltend machen und danach sein Interesse fordern. Stets ist aber zu beachten, daſs mögliche Schritte zur Vermeidung oder Verminderung des Schadens (z. B. Eindeckung) von dem Beschädigten nicht zu unterlassen sind, sobald er Kenntnis von der verspäteten Abladung erhält, § 254 B.G.B., vgl. R.G. Entsch. Bd. 3 S. 102 ff., Hans. XV Nr. 53 (O.L.G. Hamburg vom 30. Nov. 1893).

erkennbare Nebenumstände nichts ankommt, selbst wenn der Empfänger Kenntnis dieser Verträge u. s. w. besafs, als er das Konnossement erwarb, denn hier handelt es sich nicht um den Schutz gutgläubiger Dritter, sondern um Begrenzung des Inhalts der Obligation[5]). Dieser Satz ist jedoch nicht strenge durchgeführt, da das Gesetz die blofse Bezugnahme im Konnossement auf Bestimmungen des Frachtvertrages zuläfst, ohne diese zu wiederholen. Die Bezugnahme vertritt hier also die wirkliche Aufnahme dieser Bestimmungen. Immerhin ist aber der Charakter der Skripturobligation dadurch gewahrt, dafs das Gesetz hier einen vor oder spätestens gleichzeitig mit der Ausstellung des Konnossements schriftlich errichteten Frachtvertrag voraussetzt, dessen Vorlegung der Konnossementserwerber fordern kann, um sich über den Inhalt der davon in dem Konnossement angezogenen Bestimmungen zu unterrichten[6]). Änderungen der in Bezug genommenen Chartepartie nach Ausstellung der Konnossemente haben daher gegenüber dem Empfänger keine Wirkung. In welcher Weise das Konnossement auf die Chartepartie Bezug zu nehmen habe, schreibt das Gesetz nicht vor. Es giebt nur in betreff der Bestimmung „Fracht laut Chartepartie" eine gesetzliche Auslegung dahin, dafs diese nur auf die Fracht (d. h. einschliefslich der unzweifelhaften Nebengebühren wie Kaplaken, Primage u. s. w., vgl. § 614 Bem. Nr. 3, Prot. S. 2226), nicht aber auf Löschzeit, Überliegezeit und Liegegeld zu beziehen sei. Die deutsche (anders die englische s. N. 15) Rechtsprechung legt aber der allgemeinen Klausel „alle anderen Bedingungen laut Chartepartie" (*„all other conditions as per charterparty"*) die weitgehende Bedeutung bei, dafs damit allen, besonderen im Konnossement formulierten Bedingungen nicht widersprechenden, Bestimmungen der Chartepartie dem Empfänger gegenüber Geltung verschafft

---

5) Wohl aber kann es zur Auslegung der Worte auf lokalen Sprachgebrauch im Abladungshafen ankommen, wenn dieser dem Empfänger bei Erwerb bekannt war, s. Bd. I S. 63 N. 60.

6) Bei der Stückgüterfracht kommt eine Bezugnahme auf einen vorher abgeschlossenen Frachtvertrag nie vor, es ist Regel, dafs das Konnossement den ganzen Frachtvertrag in sich aufnimmt und sich mit diesem deckt, vgl. Bem. Nr. 8 zu § 556. Anders bei der Verfrachtung im Ganzen. Hier ist die schriftliche Abfassung in Form der Chartepartie fast ausnahmslos Regel, selbst wo (wie bei uns) diese Form nicht bei Strafe der Nichtigkeit vorgeschrieben ist (vgl. § 557, über die fremden Rechte das. N. 2). Dafs nun im § 651 Abs. 2 ein bereits formulierter schriftlicher Frachtvertrag (Chartepartie) vorausgesetzt wird, ergiebt das citierte Beispiel, ferner die *ratio legis*, welche nur dahin geht, dafs das Konnossement auf den Frachtvertrag als bezogene Urkunde (*documentum relatum*) Bezug nehmen dürfe, um die Aufnahme der ganzen Chartepartie zu vermeiden (so auch R.O H.G. Bd. 17 S. 72), der zweifellose Handelsgebrauch, endlich die Entstehungsgeschichte (vgl. Preufs. Entw. Art. 484: „Die Fracht kann durch Bezugnahme auf die Chartepartie angegeben werden," Art. 486: „Die nicht übernommenen Bestimmungen des Frachtvertrages gelten als nicht geschrieben," vgl. Prot. S. 2226 ff., wo nichts Entgegenstehendes beschlossen wurde und stets nur von Bezugnahme auf die „Chartepartie" die Rede ist).

wird [7]), während die blofse Bezugnahme auf einzelne Bestimmungen der Chartepartie nicht den Schlufs zuläfst, dafs auch alle anderen für mafsgebend erklärt werden sollten, eine stillschweigende Bezugnahme ausgeschlossen ist und ebenso eine Auslegung der Konnossementsklauseln aus dem Inhalt der Chartepartie, auf welchen nicht verwiesen ist (vgl. Prot. S. 2227 ff., R.O.H.G. Bd. XII S. 131, XVII S. 76). — Es ist ferner zulässig, Vorbehalte in besonderen Urkunden (Protesten) zu machen, wenn dieselben im Konnossement selbst erwähnt und mit demselben dergestalt verbunden werden, dafs sich Konnossement und Protest als eine Urkunde darstellen und beide so verbunden in die Hand des Destinatärs gelangen (R.O.H.G. I S. 201, VI S. 346—348), es genügt also das blofse Beilegen eines Protestes und Bezugnahme auf denselben im Konnossement nicht.

2. Wenn das Schiff seiner Verbindlichkeit zur Ablieferung gemäfs des Konnossements (oben Nr. 1a) nicht nachkommt, so treten, wenn eine Abladung beziehentlich Übernahme wirklich stattgefunden hatte,

---

7) Vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. 15 S. 222 ff., Bd. 17 S. 74 ff., Bd. 19 S. 263 ff., Reichsger.Entsch. Bd. 14 S. 116, Urteil vom 26. Juni 1896, Bolze Bd. 21 Nr. 2 und 449. In der letztgedachten Entscheidung wird demgemäfs auf Grund der allgemeinen Klausel einer in der Chartepartie enthaltenen Bedingung: *„This contract shall be governed by the law of the flag"*, die Bedeutung beigelegt, dafs alle aus der Chartepartie hervorgehenden Verpflichtungen des Ladungsempfängers nach dem Recht der Flagge zu beurteilen seien. Dem ist zwar beizustimmen, da die Klauseln der Chartepartie nur dem darin ausdrücklich gekürten Recht unterliegen können. Es ist dies aber nicht auf alle Verpflichtungen aus dem Konnossement als solchem auszudehnen, es hätte also z. B. dem Schiff nicht gemäfs des Rechts der Flagge (englischem Recht) der Gegenbeweis gegen das Bekenntnis der Abladung gestattet werden können, da in dem Konnossement selbst dies Recht nicht für mafsgebend erklärt ist. Dies wäre selbst dann nicht zulässig, wenn die Chartepartie besagte, dafs auch die Konnossemente nach dem Recht der Flagge zu beurteilen, denn dies wäre keine Bedingung des Frachtvertrages selbst, sondern eine lediglich das Konnossement betreffende Bedingung, die nur in dieses hineingehört, vgl. Bd. I S. 55, 56. Inwiefern durch die allgemeine Klausel Empfänger auch verpflichtet wird, Fautfracht und bei Abladung entstandenes Liegegeld zu zahlen, s. § 614 Bem. Nr. 3. — Läfst die Charter bei ungenügendem Tiefgang Löschung vor Erreichung des Bestimmungshafens zu (Klausel *or so near unto* u. s. w.), so gilt dies kraft der allgemeinen Klausel auch gegenüber dem Empfänger, wenn das Konnossement auch nur den Hafen als Endziel nennt, R.O.H.G. Bd. 17 S. 77, R.G. Bd. 14 S. 110, Bolze Bd. 21 Nr. 449 (anders Hans. X Nr. 80). — Ob die in § 656 zugelassene Ausnahmebestimmung bei dieser Klausel auch in der Charter stehen kann s. Bem. Nr. 4 zu § 656. — Dagegen wird man, wenn das Konnossement besondere Vorschriften über den Haftungsumfang (*exceptions*) enthält, neben diesen nicht noch weitere Einschränkungen der Haftung aus der Chartepartie kraft der allgemeinen im Text genannten oder ähnlicher Klauseln dem Empfänger gegenüber als geltend erachten können, falls nicht deutlich ersichtlich ist, dafs auch diese gelten sollten, vgl. Hans. XV Nr. 26 S. 75, XVI Nr. 35 (Reichsger. vom 23. Januar 1895). — Klausel *„to be delivered at the aforesaid port as per charterparty"* bezieht sich nicht blofs auf das Endziel, sondern auch auf die Art und Weise der Ablieferung, Hans. XVI Nr. 35.

in betreff der Zulässigkeit von Einreden im Fall des Verlustes, der Art der Ablieferung, sowie des Mafses der Ersatzpflicht die Grundsätze des Receptums ein (§§ 606 ff.), anderenfalls, d. h. wenn ganz oder teilweise in Wahrheit nicht abgeladen beziehentlich übernommen war, ist insoweit ohne Rücksicht auf die bei dem Receptum geltenden Regeln das volle Interesse zu leisten, s. hierüber Bem. Nr. 1' zu § 606.

Ein Fall solcher Nichtabladung ist auch der, wenn die Abladung mit einem anderen Schiff (desselben oder eines anderen Reeders) geschehen war, als dem im Konnossement genannten[8]. Die Ware war als eine in das Schiff, welches das Konnossement angiebt, verladene individualisiert. Der Verfrachter kann also den Destinatär nicht durch Anbieten von Waren, die mit einem anderen Schiff verladen waren, befriedigen und schuldet das volle Interesse, vgl. H.G.Z. XI Nr. 152, Hans. IV Nr. 46/60, XII Nr. 59/118 (O.L.G. vom 30. Mai 1891, R.G. vom 4. November 1891), Urteil des R.G. vom 7. März 1897 in Jur. Wochenschrift S. 243 Nr. 56. Es kann der Destinatär aber auf diesen Anspruch nicht zurückkommen, wenn er nach Ankunft des späteren Schiffes die Ware aus diesem und Schadensersatz wegen verspäteter Lieferung fordert, R.G. cit. Urt. vom 7. März 1897[9]. Als Interesse kann in allen Fällen der Nichtabladung mindestens der nach § 611 berechnete Sachwert gefordert werden (Bem. Nr. 1b zu § 606), darüber hinaus aber auch der Gewinn[10], der nachweisbar bei glücklicher Ankunft gemacht worden wäre. Es ist dagegen kein Fall der Nichtabladung vorhanden, wenn in Wahrheit gegen Zeichnung des Konnossements Ladungsgut abgeladen ist und nur die Merkzeichen des Konnossements mit den Merkzeichen der Kollis schon bei der Abladung nicht übereinstimmten oder auf den letzteren Merkzeichen fehlten. Allerdings darf der Verfrachter dem wirklich auf das Konnossement abgeladenen Ladungsgut nichts anderes substituieren, aber andererseits wird der Gegenstand der Verpflichtung durch die Ausstellung des Konnossements kein anderer, vgl. R.G.Entsch. XX S. 65, 68, Prot. S. 4132. Das — materiell wertlose — Merkzeichen

8) Dasselbe mufs gelten, wenn die Abladnng bei regelmäfsigen Tourdampfern zwar in demselben Dampfer, den das Konnossement nennt, aber erst auf einer späteren Reise desselben geschah, vgl. S. 311.

9) Hat der Ablader die Verladung in ein anderes Schiff genehmigt — wann dies anzunehmen s. Bem. Nr. 3 zu § 565 — so steht dem Konnossementsinhaber dies nicht entgegen. Er genehmigt aber selbst, wenn er für die Reise mit dem anderen Schiff Versicherung nimmt und dies der Reederei mitteilt, Hans. XV Nr. 77.

10) Nicht aber, wenn das Schiff, mit welchem verladen werden sollte, untergeht, auch dann der versicherte imaginäre Gewinn, wenn die Preise inzwischen gesunken sind und infolge dessen in Wahrheit dieser imaginäre Gewinn nicht entstehen konnte. So Reichsger. vom 4. November 1891 (gegen O.L.G. Hamburg vom 30. Mai 1891) in Hans. XII Nr. 59/118, auch Seuffert Bd. 47 S. 263. Man wird aber wohl die dann nutzlos verauslagte Mehrprämie für die Mitversicherung des imaginären Gewinns zubilligen können.

ist nicht das einzige und somit essentielle Mittel der Identifizierung des auf das Konnossement abgeladenen, es ist zulässig, die Identität auch mit unterstützenden weiteren Beweisen durch Vergleichung der übrigen Angaben des Konnossements mit den Kollis festzustellen, vgl. Bem. Nr. 3b zu § 606 und das. N. 4. Ebensowenig steht der Fall der Nichtabladung in unserem Sinn gleich, wenn die Übernahme des Gutes zum Zweck des Transports mit dem bezeichneten Schiff thatsächlich (am Land) geschehen und die im Konnossement bezeugte Abladung in das Schiff unterblieb, weil, bevor die Verladung geschehen konnte, die Ware am Land unterging. Auch in diesem Fall ist bereits bestimmtes Gut ausgeschieden, der Gegenstand der Haftung individualisiert, vgl. R.G. cit. S. 65, 66[10a]). Endlich liegt auch keine Nichtabladung vor, wenn nur die im Konnossement angegebene Bezeichnung (§ 652) nicht stimmt, während Identität mit dem auf das Konnossement abgeladenen Gut erweisbar feststeht (vgl. Bem. Nr. 4 zu § 652). Über die Identität s. auch unten Bem. Nr. 7.

3. Das Konnossement ist entscheidend für die Rechtsverhältnisse zwischen Verfrachter und Destinatär, es hat aber selbstverständlich keinen Einflufs auf das zwischen Ablader und Empfänger bestehende Rechtsverhältnis. Ist daher die Ware dem letzteren auf Grund eines mit dem ersteren abgeschlossenen Kaufvertrages übersandt worden, so ist die Geltendmachung eines Anspruchs wegen mangelhafter Lieferung gegen diesen nicht davon abhängig, dafs jener die ihm aus dem Konnossement gegen den Schiffer zustehenden Rechte gehörig gewahrt hat. Vielmehr kann in solchem Falle der Empfänger sein Interesse nach seiner Wahl geltend machen entweder aus dem Konnossement gegen den Schiffer, oder aus dem Vertrage gegen den Ablader, als Verkäufer (Entsch. des R.O.H.G. II S. 330, Urt. des Reichsger. vom 10. Februar 1900, Jur. Wochenschr. S. 298 Nr. 16).

4. Der als Empfänger auftretende Konnossementsinhaber[11]) mufs sich, wenn er materiell nur der Vertreter eines anderen ist, auch (gemäfs § 364 Abs. 2 H.G.B., § 796 B.G.B. auch bei Konnossementen an Order oder auf Inhaber) die aus dessen Person sich ergebenden Einreden gefallen lassen, vgl. R.G.Entsch. XX S. 67. Ist er materiell nur Vertreter des Abladers, so mufs er sich also dieselben Einreden gefallen lassen, welche dem Schiff gegenüber dem Ablader zustehen würden, namentlich bleibt also in solchem Falle die Verpflichtung zur Ablieferung be-

---

10a) In diesem Fall hat das Schiff aber neben dem Sachwerte (§ 611) auch den weiteren Schaden zu ersetzen, der dem Konnossementsinhaber durch die wahrheitswidrig bezeugte Abladung entsteht, R.G. a. a. O. Die Identität mufs natürlich das Schiff beweisen.

11) Wer als solcher zu betrachten, entscheidet sich nach denselben Grundsätzen, die nach Bem. Nr. 1 zu § 614 in betreff der Frage, wer ist Empfänger? gelten. Es ist also bei Indossamenten nach Abstempelung des Konnossements eine Einrede aus der Person des Nachindossatars nicht zulässig.

schränkt auf das wirklich Übernommene oder Abgeladene, es steht dem Schiff gegenüber dem Empfangsbekenntnis des Konnossements der Gegenbeweis zu, dafs nichts, weniger, oder dafs Güter anderer Art abgeladen oder übernommen sind, als in dem Konnossement gesagt ist. Dagegen bleibt das Konnossement im übrigen, namentlich in betreff der Frage, was der Empfänger an Fracht u. s. w. zu leisten hat, ferner in betreff der Art der Ablieferung (Löschzeit) entscheidend, ebenso bleiben die Bedingungen des Konnossements über den Umfang der Haftung allein mafsgebend (vgl. H.G.Z. VII Nr. 27, 55, 283, Urt. des Oberger. Hamburg vom 11. Juli 1873 in Goldschmidts Zeitschr. XIX S. 231, Urt. des Oberger. München vom 9. Dezember 1861, Seufferts Archiv XV Nr. 49, Prot. S. 2279), auch kann ihm nicht eingewandt werden, dafs Exemplare des Konnossements fehlen (§ 659 Abs. 1), denn es ist ein Recht des Abladers, ein einzelnes Exemplar in seinem Interesse zu begeben und im Bestimmungshafen präsentieren zu lassen (vgl. Bem. Nr. 1 zu § 646).

5. Ist der Konnossementsinhaber der Befrachter selbst, so stehen ihm nicht nur Einreden des Schiffes aus seiner Person, sondern auch aus der Person des Abladers entgegen, weil er diesen als seinen Vertreter gelten lassen mufs. Namentlich wird also auch gegenüber dem Befrachter das Schiff zum Gegenbeweis gegen das Empfangsbekenntnis verstattet. Eine Ausnahme tritt nur im Fall böswilliger Kollusion des Schiffers mit dem Ablader zu Gunsten des Befrachters ein (z. B. wenn der Schiffer wufste, dafs Befrachter vom Ablader per Kasse gegen Konnossement gekauft hatte und dafs die Angaben im Konnossement zum Zweck der Täuschung unrichtig seien), vgl. Bem. Nr. 5 zu § 556 und dort cit. Urteile[11a]). Aufserdem aber kommt in betreff der Verfrachtungsbedingungen ihm gegenüber nicht das Konnossement (vgl. jedoch Nr. 6), sondern nach Abs. 3 der Frachtvertrag zur Anwendung. Alles dies gilt an sich auch gegenüber einem Konnossementsinhaber, der materiell nur Vertreter des Befrachters war. Aber wenn das Schiff einem solchen abgeliefert hat, ohne vorher diejenigen Mehransprüche geltend zu machen, welche sich nur auf den Frachtvertrag gründen und sich aus dem Konnossement nicht ergeben, so können dieselben einem solchen Empfänger persönlich gegenüber auch nicht geltend gemacht werden, H.G.Z. XI Nr. 79 (Handelsger. Hamburg vom 26. Febr. 1878).

6. Abs. 3 hat aufserdem die Bedeutung, dem Schiff den Rückgriff gegen den Befrachter zu sichern, falls auf Grund des Konnossements nicht alles das von dem Empfänger zu erlangen war, was das Schiff laut Frachtvertrag an Gegenleistungen zu fordern hat, oder wenn infolge von ungünstigeren Klauseln des Konnossements in betreff der Art der Haftung das Schiff

11a) Das dort cit. Urteil des Reichsger. vom 24. Oktober 1891 ist auch abgedruckt in Seufferts Archiv Bd. 49 Nr. 36, vgl. noch Jur. Wochenschr. 1900 S. 298 Nr. 16.

Gegenansprüche des Empfängers befriedigen mufste, die laut Frachtvertrag nicht bestanden. — Das Gesetz entscheidet damit aber nicht die Frage, ob und inwieweit der Frachtvertrag durch das Konnossement selbst geändert werden kann. Der preufsische Entwurf ging (Motive S. 467) davon aus: es sei anzunehmen, dafs Schiffer und Ablader die „Charte-partie“ haben aufheben wollen, soweit ersteres abweichende Bestimmungen enthalte. Ein entsprechender Zusatz zum Art. 486 des Entwurfs, welcher aber nicht blofs von der Charteparie, sondern allgemein von dem Frachtvertrag spricht (ähnlich zum Art. 415 in betreff des Ladescheines), ist nicht in das Gesetz aufgenommen. Die Gründe sind in den Protokollen nicht hervorgehoben (vgl. Prot. S. 1242, 1247, 2228), liegen aber klar zu Tage. Es ist unmöglich, das Verhältnis des Konnossements zur Charteparie einheitlich zu regeln und, wie Goldschmidt a. a. O. S. 676 will, eine Präsumtion für die Änderung aufzustellen, es mufs in jedem einzelnen Fall geprüft werden, ob in der That durch Aufnahme abweichender Bestimmungen in das Konnossement auch der Frachtvertrag geändert werden konnte und sollte (vgl. R.O.H.G. XVII S. 73, v. Hahn, Kommentar II zu Art. 415 § 2). Bei der Stückgüterfracht wird man regelmäfsig annehmen, dafs das Konnossement dem Frachtvertrag nicht widerstreiten sollte, also bei abweichendem Inhalt denselben ändert (vgl. Bem. Nr. 8 zu § 556)[12]). Bei der Verfrachtung im Ganzen ist umgekehrt diese Annahme absolut da ausgeschlossen, wo den Konnossementen Unterverfrachtungen zu Grunde liegen In den übrigen Fällen ist zu erwägen, dafs der Regel nach der Ablader, mit welchem der Inhalt der Konnossemente von dem Schiffer vereinbart wird, ohne besondere Vollmacht nicht befugt sein kann, den Frachtvertrag zu ändern, da der Befrachter ihm nur die Abladung anvertraut hat, welche derartige Änderung keineswegs gewöhnlich mit sich bringt (vgl. Bem. Nr. 5 zu § 556). Ohne besondere Vollmacht kann er also höchstens den bisherigen Frachtvertrag ergänzen oder durch Angaben im Konnossement (Mafs, Gewicht) auf denselben einwirken, vgl. Bem. zu § 620. Ist aber der Befrachter selbst oder ein mit allgemeiner Vollmacht versehener Vertreter der Ablader, so ist die Möglichkeit einer Abänderung des Frachtvertrages durch das Konnossement vorhanden, es ist dann nach den Umständen des

12) Die nur im Stückgüterverkehr vorkommenden Durchgangskonnossemente enthalten in betreff der Weiterbeförderung des Ladungsgutes über das Endziel des ersten Schiffes hinaus Zusätze, auf die auch der Grundsatz des § 651 anwendbar bleibt, d. h. der Inhaber des Konnossements hat ein unmittelbares Recht auf Weiterbeförderung gemäfs des Inhalts desselben, vgl. Bem. Nr. 6 zu § 556. Wenn der unterzeichnende Schiffsvertreter zugleich in Vollmacht der übrigen an dem Transport beteiligten Schiffe unterschreibt, von denen jedes nur für seine Strecke haftet, so können in einer Urkunde kombinierte Konnossemente und Frachtverträge vorliegen, vgl. Bem. Nr. 10 zn § 642. Die Natur des Konnossements, soweit die Urkunde ein solches bleibt, wird dadurch nicht berührt.

Falles zu erwägen, ob thatsächlich der Wille dahin ging oder ob aus anderen Gründen das Konnossement abweicht.

7. Über den Inhalt des Konnossements hinausgehende Ansprüche aus dem Receptum stehen nur dem Ablader, nicht dem Konnossementsinhaber als Empfänger zu. Dem letzteren ist nur das abzuliefern, was auf das Konnossement angeliefert und durch dieses identifiziert wird. Zur Feststellung des letzteren können, abgesehen von dem Merkzeichen[13]), die Mengeangaben (Zahl, Mafs, Gewicht) des Konnossements geeignet sein, selbst wenn der Schiffer dieselben nicht kontrolliert und daher mit Klausel gezeichnet hat, vgl. R.O.H.G.Entsch. XIV S. 296. Jedoch ist zu beachten, dafs ein Mehr an Mafs oder Gewicht bei Ankunft nicht immer ein Mehr bei der Übernahme beweist, da auf der Reise bei vielen Waren sich Mafs oder Gewicht ändert. Aufserdem kann die Abweichung auf einem ersichtlichen Versehen *(falsa demonstratio)* beruhen, welches jedenfalls vorliegt, wenn die ganze Ladung für einen Empfänger bestimmt und auf ein Konnossement abgeladen ist[14]). Abgesehen von solchen Fällen, darf das Schiff das Mehr nicht ohne Anweisung des Abladers an den Konnossementsinhaber abliefern, vgl. Bem. Nr. 5 zu § 556 bei N. 9[15]).

---

13) Vgl. oben Bem. Nr. 2.

14) Eine solche lediglich unrichtige Angabe nimmt O.L.G. Hamburg (12. April 1882 Hans. III Nr. 83) auch in einem Fall an, wo das Konnossement nur über 2627 Sack Mais lautete, während thatsächlich 64 Sack mehr mit demselben Merkzeichen abgeladen waren, für die ein anderes Konnossement nicht vorhanden war. Als Regel läfst sich diese Entscheidung jedenfalls nicht verwerten.

15) Die in § 651 unseres H.G.B. enthaltenen Grundsätze gelten auf dem ganzen Kontinent. Der französische *Code de commerce* (Art. 283), mit welchem Belgien (Art. 42), Italien (Art. 558), Rumänien (Art. 568), Holland (Art. 512), Spanien (Art. 709) übereinstimmen, sagt: „*Le connaissement rédigé dans la forme ci-dessus prescrite fait foi entre toutes les parties intéressées au chargement et entre elles et les assureurs;*“ es wird diese Vorschrift so ausgelegt, dafs gegen dritte gutgläubige Inhaber dem Schiff kein Gegenbeweis zulässig sei und der Inhalt dem Destinatär gegenüber, soweit nicht die Chartepartie (was durch die generelle Klausel in vollem Umfang geschehen kann) bezogen ist, allein entscheidend ist, vgl. Jacobs Nr. 211, 202 g., Lyon-Caën Nr. 708, 710. Dies gilt auch, falls das Konnossement nicht alles, was es gesetzlich enthalten soll, wohl aber das Wesentliche enthält (*c. irregulier*), Lyon-Caën Nr. 707, Jacobs Nr. 212. Portugal (Art. 540) sagt ausdrücklich: „Arglist des Abladers kann dem dritten Inhaber gegenüber nicht eingewandt werden.“ Die skandinavischen Seegesetze (§ 144), Finnland (Art. 89, 112) entsprechen direkt unserem Gesetz. Auch in einem Teile Südamerikas gelten dieselben Gesetze, vgl. z. B. Brasilien (Art. 588), Mexico (Art. 784). — Dagegen will Chile (Art. 1061) anscheinend ohne Beschränkung den Beweis des Betruges oder einer Kollusion zulassen, Argentinien (Art. 1033) behält allgemein den Reedern den Gegenbeweis vor. — In England und Nordamerika geht man davon aus, dafs grundsätzlich alle „*statements*“ des Konnossements in seiner Eigenschaft als Empfangschein (*receipt*) Gegenbeweis zulassen, auch Dritten gegenüber, dafs dem Schiffer oder einem Expedienten insbesondere die Vollmacht fehle, vor Übernahme resp. Abladung Konnossemente zu zeichnen, dieselben (ebenso

§ 652.

Der Verfrachter ist für die Richtigkeit der im Konnossement enthaltenen Bezeichnung der übernommenen Güter dem Empfänger verantwortlich. Seine Haftung beschränkt sich jedoch auf den Ersatz des Minderwerths, der sich aus der Nichtübereinstimmung der Güter mit der im Konnossement enthaltenen Bezeichnung ergiebt.

1. Die §§ 652 und 653 enthalten Folgerungen aus dem im § 651 aufgestellten Grundsatz und Anwendungen desselben. Festzuhalten ist dabei, dafs der Schiffer schon aus der Übernahme (Receptum) verpflichtet ist, das im Konnossement identifizierte Ladungsgut (s. Bem. Nr. 7 zu § 651) in gleicher Beschaffenheit wie übernommen abzuliefern, soweit er sich nicht zu exkulpieren vermag. Von dieser Pflicht wird er auch dadurch nicht frei, wenn diese Beschaffenheit (oder Gattung) im Konnossement nicht oder anders angegeben ist. Hat er also z. B. gesunden und trockenen Weizen übernommen, so darf er nicht feuchten Weizen mit Geruch abliefern, selbst wenn er denselben so im Konnossement bezeichnet hätte. Wird unterwegs der Weizen infolge eines von ihm zu vertretenden Umstandes wirklich feucht, so haftet er trotz des Konnossements, vgl. R.O.H.G.Entsch. III S. 25. Legt er aber im Konnossement dem Ladungsgut eine Bezeichnung bei,

---

nochmalige Konnossemente über Ladung, über welche schon früher Konnossemente gezeichnet waren) also die Reeder nicht verpflichten — diesen gegenüber liegt dann nur *prima facie evidence* vor —, es sei denn, dafs laut Frachtvertrag ausdrücklich stipuliert ist, dafs die Konnossemente „*conclusive evidence*" erbringen sollen. Aber auch der Person, welche selbst gezeichnet hat (Schiffer, Expedient oder Reeder), steht, falls nicht ausdrücklich in dieser Weise der Gegenbeweis ausgeschlossen ist, der Beweis offen, dafs die Ladung in Wahrheit nicht abgeladen oder übernommen war, jedoch gelten ihnen gegenüber Konnossemente, welche Abladung (*shipment*) bezeugen, wenn die Ladung noch nicht an Bord, aber doch übernommen war, oder später übernommen oder abgeladen wurde. In England hat daran zu Gunsten Dritter, die entgeltlich das Konnossement erworben haben, die *Bills of lading act* (1855) sect. 3 die Änderung gebracht, dafs der Person gegenüber, die selbst gezeichnet hat, der gedachte Gegenbeweis abgeschnitten wird, jedoch mit der Einschränkung, dafs immer noch auch hier der Beweis zugelassen wird, *that such misrepresentation was caused without any default on his part and wholly by the fraud of the shipper or of the holder or some person under whom, the holder claims.* Ähnliche Grundsätze hat in Nordamerika das bei Parsons I p. 190 citierte Urteil aufgestellt, vgl. Bd. I S. 54, die dortigen Citate, aufserdem Desty §§ 219, 220, *Harter Act.* sect. 4, Scrutton Art. 20, 21. Folgerichtig wird daher auch keine Haftung der nicht selbst unterzeichnenden Reeder aus Antedatierung von Konnossementen angenommen, nur der Unterzeichner ist haftbar, Leggett, *Bill of Lading* p. 5, 6. Dagegen gilt in betreff der Bedingungen der Verfrachtung das Konnossement allein wie bei uns gegenüber dem Empfänger. Der allgemeinen Bezugnahme auf die Chartepartie („*all other conditions as per charterparty*") wird die Bedeutung beigelegt, dafs darunter lediglich die Bedingungen zu verstehen seien, welche der Empfänger nach der Charter zu erfüllen habe, also speciell nicht Befreiungsklauseln, Schiedsgerichtsklauseln, Klauseln über das anzuwendende Recht u. s. w., Carver, sect. 160, Scrutton Art. 19, Desty § 220.

die dasselbe für den Erwerber des Konnossements wertvoller machen würde und die in Wahrheit bei der Übernahme nicht vorhanden war, so haftet er aus der Schrift dem Empfänger für den Minderwert. Hätte er also (umgekehrt wie vorher) in Wahrheit feuchten Weizen mit Geruch übernommen, im Konnossement aber diesen als gesund und trocken bezeichnet, so würde er für den Minderwert haften, auch wenn er genau so ablieferte wie übernommen (§ 653 Abs. 3). Über zulässige Einreden gelten die Grundsätze der Bem. Nr. 1a, 4 und 5 zu § 651.

2. Die besondere Vorschrift des § 652 neben der allgemeinen des § 651 war nötig, um die Annahme auszuschliefsen, dafs der Verfrachter in betreff der blofsen Bezeichnung (im Gegensatz zur Angabe der Menge: Zahl, Mafs und Gewicht, in betreff deren sich die unbedingte Haftung ohne weiteres aus § 651 ergiebt) nur für Sorgfalt hafte[1]). Es ist also die Richtigkeit der Bezeichnung unbedingt zu vertreten (Ausnahme § 653 Abs. 2 und Klausel unten Nr. 5). Das Gesetz bestimmt, dafs die Seeverfrachter die Qualitätsbezeichnungen, welche sie nicht beanstanden, ihrer Bedeutung im Handelsverkehr gemäfs vertreten müssen, auch wenn sie selbst diese Bezeichnung nicht verstanden haben oder nicht verstehen konnten. Legt aber der Ablader in dem von ihm entworfenen Konnossement der Ware eine Bezeichnung bei, die zweideutig ist, die als specielle Gattungsbezeichnung in Handelskreisen nicht allgemein bekannt und anerkannt ist, so läfst sich die Pflicht des Schiffers, die Bezeichnung in letzterem Sinne vertreten zu müssen, nicht annehmen[2]).

3. Unter „Bezeichnung" ist die Benennung der Güter nach Art und Gattung, sowie Angabe besonderer Beschaffenheit derselben (Qualität) zu verstehen, vgl. R.O.H.G. III S. 24 ff., R.G. IV S. 90, 91, V S. 81 ff. Nicht darunter fallen die blofsen Merkzeichen (§ 643 Ziff. 7, vgl. Bem. Nr. 3b zu § 606, Bem. Nr. 2 zu § 651). Jedoch kann ein Merkzeichen unter Umständen im Handelsverkehr die Bedeutung einer Qualitätsbezeichnung haben[2a]) (z. B. *leading marks* von Jute in Ballen im Fall Hans. XI Nr. 18, XIII Nr. 79). Ebenso fallen unter „Bezeichnung" die Handelsmarken

---

1) Vgl. R.G.Entsch. V S. 81 ff., § 74 Binnenschiff.Ges., wonach der Binnenschiffer und ebenso der Frachtführer bei Landtransporten (Eisenbahn) bezüglich der Richtigkeit der Angabe der Beschaffenheit im Ladeschein nur Sorgfalt zu prästieren hat.

2) Ein Beispiel bietet der Fall H.G.Z. VIII Nr. 205 (Oberger. Hamburg vom 17. September 1875): das Konnossement bezeichnete leere Petroleumfässer als „*empty refined Petroleum Barrels*". Angeblich sollten darunter solche Fässer verstanden werden, die noch nicht zum Transport anderer Waren gebraucht waren. Das Gericht nahm an, dafs das Schiff sich nicht in diesem Sinn verpflichten wollte. Darauf kommt es nun freilich nicht an, da das Gesetz den Schiffer zur Vertretung zwingt, aber offenbar war die Bezeichnung zweideutig.

2a) Vgl. Regel IV der Hamburger Frachtbedingungen im Anhang, wo besondere Anbringung und Gröfse solcher „Qualitätsmarken" vorgeschrieben wird.

der Ware (z. B. Fahrräder-Marke „Diana"). Über die lediglich allgemeine Angabe: „empfangen in guter Ordnung und Beschaffenheit", siehe Bem. zu § 658.

4. Das Gesetz verpflichtet, nur den Minderwert und nicht das volle Interesse (vgl. Bem. Nr. 2 zu § 651) zu zahlen, weil thatsächlich etwas abgeladen ist, der Fall somit nicht einem Falle der Nichtabladung, sondern nur der Ablieferung in verschlechtertem Zustand gleichzustellen ist. Das weitere Interesse kann hier wie in letzterem Fall durch Versicherung gedeckt werden (vgl. Prot. S. 4132). Der Empfänger kann selbst bei der erheblichsten Abweichung (z. B. Rum statt Wein) nicht die Ware zurückweisen und dafür den vollen Wert fordern.

5. Der Verfrachter ist nicht unbedingt befugt, seine Haftung für die „Bezeichnung" der Ware durch Klausel abzulehnen. Die §§ 654, 655, 558 H.G.B. ergeben vielmehr einen allgemeinen direkt oder analog hier anwendbaren Grundsatz, dafs die dem Verfrachter gesetzlich obliegende Verpflichtung zur Vertretung der Richtigkeit der Konnossementsangaben in betreff der Quantität, sowie der Art, Gattung und Beschaffenheit des Ladungsgutes nur dann und insoweit durch allgemeine Klauseln abgelehnt werden kann, als es ihm trotz Beobachtung der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers (Verfrachters) nicht möglich war, die Unrichtigkeit der Angabe zu erkennen[3]). Ist hiernach solche Klausel zulässig, so kann der Verfrachter die betreffende Klausel auch ohne Zustimmung des Abladers in das Konnossement aufnehmen. Ist hiernach dieselbe nicht zulässig, so ist aber auch die Aufnahme der Klausel mit Zustimmung des Abladers gegenüber dem Empfänger unwirksam, vgl. Schlodtmann in Goldschm. Zeitschr. Bd. XXI S. 398 ff., Voigt im Neuen Archiv Bd. I S. 489 ff. Verfrachter darf also namentlich nicht offenbar unrichtige Angaben in dem Konnossement stehen lassen und die Verantwortung dafür von sich durch Klausel abwälzen. So das Reichsgericht Hans. I Nr. 144 und R.G.Entsch. IV S. 90, 91 in betreff der allgemeinen Klausel „*quality unknown*" bei lose (wenn in Verpackung oder geschlossenen Gefäfsen s. § 654) verladenen Waren, O.L.G. Hamburg in Hans. XIII Nr. 79 in betreff der Klausel „*free for absence of marks* etc." bei Fehlen der *leading marks* auf Jute in Ballen (vgl. oben Nr. 3) und in Hans. XIX Nr. 71 in betreff ähnlicher Klausel. Empfänger hat in solchen Fällen zu beweisen, dafs die Unrichtigkeit der Bezeichnung dem Verfrachter bei Anwendung von Sorgfalt erkennbar war, R.G. cit. vgl. im übrigen Bem. zu § 658. Eine neuere Entscheidung des O.L.G. I Senat zu Hamburg (Hans. XIX Nr. 37 S. 90) weicht von diesen Grundsätzen mit Unrecht ab. Zu einer direkten

3) d. h. soweit er entweder als solcher den Sinn der Bezeichnung nicht verstehen oder das Nichtvorhandensein der bezeichneten Qualität wegen mangelnder Warenkunde beziehentlich wegen Verborgenheit des Fehlers äufserlich nicht erkennen konnte.

Beanstandung einer ihm nicht verständlichen oder sonst zu Bedenken Anlafs gebenden Bezeichnung durch Streichung oder durch einen Zusatz im Konnossement ist der Verfrachter stets befugt, auch ohne Zustimmung des Abladers, vgl. § 643 Ziff. 7. Dadurch schützt er sich dem Obigen nach wirksamer als durch allgemeine Klauseln. Dem Ablader bleibt es dann überlassen, durch Atteste von Sachverständigen die beanstandete Qualität festzustellen und diese mit dem Konnossement weiter zu geben, um seine Interessen zu schützen[4]).

§ 653.

Die im § 652 erwähnte Haftung des Verfrachters tritt auch dann ein, wenn die Güter dem Schiffer in Verpackung oder in geschlossenen Gefäfsen übergeben worden sind.

4) Der französische *Code* und die demselben nachgebildeten Gesetze enthalten über die Zulässigkeit von Klauseln, welche die Haftung für Qualität oder Quantität ablehnen, keine besonderen Vorschriften. Es wird aber in der Praxis angenommen, dafs die Klauseln nur wirken in betreff solcher Angaben des Konnossements *dont l'exactitude ne peut être constatée que par une vérification speciale,* also auch dann nicht, wenn und soweit eine solche durch Zuzählen oder Zuwägen u. s. w. stattgefunden hat, vgl. Lyon-Caën Nr. 741, Jacobs Nr. 202A. In betreff der Ansprüche aus diesen Angaben ohne Klausel gelten die allgemeinen Regeln, vgl. N. 1 zu § 611. In England hält man die gedachten beschränkenden Klauseln ohne jede Beschränkung für zulässig und wirksam, Scrutton Art. 52, Carver, sect. 71 ff. Man nimmt aber ferner noch an, dafs Angaben über die merkantile Qualität der Ladung (vgl. unten § 658 N. 1) im Konnossement den Reeder, selbst ohne eine Klausel, nicht verpflichten, da Schiffer oder Expedienten keine Vollmacht haben, den Reeder durch diese Angaben (auch nur zum Schadensersatz) zu verpflichten (Fall Cox c./a. Bruce), Scrutton Art. 20 II, 2 p. 52. Die Unterzeichner sind also allein haftbar gemäfs sect. 3 der *Bills of Lading Act* 1855, s. N. 15 zu § 651. Quantitätsangaben machen gemäfs der in N. 15 zu § 651 referierten Grundsätze bei Konnossementen der Schiffer oder Expedienten der Regel nach selbst Dritten gegenüber nur *prima facie* Beweis auch ohne Klausel. Die Klausel „Zahl, Mafs, Gewicht unbekannt" bewirkt dann also nur den Fortfall des *prima facie* Beweises. Hat wirklich ein Zuzählen, Zuwägen, Zumessen stattgefunden, so mag auch nach englischem Recht der Ablader in dieser Beziehung ein reines Konnossement beanspruchen können, da man der Klausel die Bedeutung beilegt: der Schiffer erkläre, *that he has no knowledge of the matter,* Leggett, *Bills of lading* p. 594. In Nordamerika fordert die *Harter Act* von 1893 (siehe Anhang des Abschnitts) in sect. 4 zwingend Feststellung der Quantität im Konnossement mit der Wirkung, dafs dieselbe stets *prima facie evidence* ergiebt, selbst wenn das Gewicht nur als *shippers* (nicht als *carriers*) *weight* bezeichnet wird. Die eben gedachte Klausel behält also nur für die Fälle Bedeutung, wo an sich die Quantitätsangabe des Konnossements den Gegenbeweis ausschliefsen (*conclusive evidence* ergeben) würde, s. N. 15 zu § 651. — Ähnliche Grundsätze, wie unser Gesetz in betreff der Zulässigkeit und Wirkung der Klauseln, wegen Quantität und Qualität haben Finnland (Art. 89, 112), Skandinavien (§§ 145 ff.), Holland (Art. 510, 513), Chile (Art. 1052), Brasilien (Art. 582 in betreff der Quantität). Holland (Art. 514) gestattet auch ohne Klausel dem Schiffer den Beweis, dafs das Schiff das im Konnossement angegebene Quantum nicht habe einnehmen können, dasselbe hat aber dennoch (vorbehältlich des Regresses gegen den Ablader) den Empfänger schadlos zu halten, soweit er für das gröfsere Quantum Zahlung oder Vorschufs geleistet hat.

Ist dies aus dem Konnossement ersichtlich, so ist der Verfrachter für die Richtigkeit der Bezeichnung der Güter dem Empfänger nicht verantwortlich, wenn ungeachtet der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers die Unrichtigkeit der in dem Konnossement enthaltenen Bezeichnung nicht wahrgenommen werden konnte.

Die Haftung des Verfrachters wird dadurch nicht ausgeschlossen, dafs die Uebereinstimmung der abgelieferten und der übernommenen Güter nicht bestritten oder dafs sie vom Verfrachter nachgewiesen wird.

1. Während Abs. 3 nur einen allgemeinen für alle Fälle des § 652 geltenden Satz (vgl. Bem. Nr. 1 zu § 652) ausspricht, statuieren Abs. 1 und 2 eine Einschränkung der Vorschrift des § 652 für den Fall, dafs dem Schiffer (Verfrachter) die Güter in Verpackung (vgl. Bem. Nr. 3 zu § 654) oder in geschlossenen Gefäfsen übergeben werden und dies zugleich aus dem Konnossement ersichtlich ist; da in diesem Fall der Schiffer (Verfrachter) nicht ohne Schwierigkeit die Art und Gattung der Ladung feststellen kann, andererseits dies dem Empfänger bekannt ist, soll jener die Bezeichnung derselben nicht unbedingt vertreten, sondern nur bei Verletzung der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers (Verfrachters), vgl. Bem. Nr. 1 zu § 658. Im Streitfall hat der Verfrachter (Schiffer) zu beweisen, dafs er diese Sorgfalt angewandt hat.

2. Bei Waren in Verpackung oder verschlossenen Gefäfsen hat der Schiffer den Beweis, dafs „die abgelieferten Güter mit den ihm zum Transport übergebenen identisch seien“, zu führen, sobald die Identität beanstandet wird (Prot. S. 2268, vgl. Bem. Nr. 3b zu § 606). Dieser Beweis ist nicht darauf zu beschränken, dafs „der Ablader dem Schiffer“ die von ihm abgelieferten Kolli, Kisten und dergleichen übergeben hat, sondern ist auch auf „die Identität des Inhalts der Verpackung“ zu erstrecken. Dabei ist es aber selbstverständlich, „dafs die Unverletztheit der äufseren Umhüllung als Beweisgrund für die Identität ihres Inhalts in Betracht kommen kann“ und dafs diese, wenn gar „kein Verdacht einer Unredlichkeit des Schiffers“ vorliegt, der Regel nach dadurch vollständig bewiesen werden kann (Prot. S. 2277 f.). Der Schiffer (Verfrachter) kann aber durch die Klausel des § 654 sich von dieser Beweislast befreien.

3. Über die Pflicht zur Angabe sichtlich schlechter Verpackung s. § 658.

§ 654.

Werden dem Schiffer Güter in Verpackung oder in geschlossenen Gefäfsen übergeben, so kann er das Konnossement mit dem Zusatze: „Inhalt unbekannt“, versehen. Enthält das Konnossement diesen oder einen gleichbedeutenden Zusatz, so ist der Verfrachter, falls der abgelieferte Inhalt mit dem im Konnossement angegebenen nicht übereinstimmt, nur insoweit verantwortlich, als festgestellt wird, dafs er einen anderen als den abgelieferten Inhalt empfangen hat.

1. Die §§ 654, 655, 658 enthalten ein allgemeines Princip, worüber s. Bem. Nr. 5 zu § 652. Ausländisches Recht das. N. 4.

2. Die in diesem Paragraphen behandelte Klausel[1]) erleichtert die Lage des Schiffers (Verfrachters) in zwiefacher Hinsicht:

a. sie hebt die Haftung aus dem Konnossement auf und läfst nur die Haftung aus der Übernahme (Receptum) bestehen,

b. sie nötigt „den Empfänger zu dem Beweise, dafs der Schiffer einen anderen als den abgelieferten Inhalt empfangen habe“ (Entsch. des R.O.H.G. III S. 25).

Der Gedankengang bei dieser Bestimmung im Verhältnis zu den §§ 651, 652 ist der: In der vorbehaltlosen Zeichnung des Konnossements liegt die Versicherung des Schiffers (Verfrachters), „er habe keinen Grund gefunden, die Angabe des Abladers über den Inhalt der Verpackung zu bezweifeln“, und die Übernahme der Garantie für den im Konnossement angegebenen Inhalt. Durch Beifügung der in Rede stehenden Klausel lehnt er „diese Garantie und die Annahme, als hätte er die erwähnte Zusicherung durch Zeichnung des Konnossements geben wollen“, ab (Prot. S. 2276 f.). Er haftet dann nur, wenn er sich zum Mitwisser betrügerischer Handlungen des Abladers macht, s. Bem. Nr. 1 zu § 658. Natürlich darf er aber offenbar leere Säcke oder Behältnisse nicht als voll deklarieren, in solchem Fall wäre die Klausel „Inhalt unbekannt“ sinnlos.

3. Das Gesetz erlaubt nur dann, die in Rede stehende Klausel dem Konnossement einzuverleiben, wenn Güter in einer Verpackung oder in geschlossenen Gefäfsen übergeben sind. Das gleiche Recht steht daher nicht zu, wenn die Güter lose verladen sind, z. B. Getreide, Reis, Hölzer, oder zwar in Packen zusammengeschnürt, aber ohne dafs sie dadurch unerkennbar geworden sind, wie z. B. Häute.

§ 655.

Sind die im Konnossemente nach Zahl, Mafs oder Gewicht bezeichneten Güter dem Schiffer nicht zugezählt, zugemessen oder zugewogen, so kann er das Konnossement mit dem Zusatze: „Zahl, Mafs, Gewicht unbekannt“, versehen. Enthält das Konnossement diesen oder einen gleichbedeutenden Zusatz, so hat der Verfrachter die Richtigkeit der Angaben des Konnossements über Zahl, Mafs oder Gewicht der übernommenen Güter nicht zu vertreten.

1. Über das allgemeine Princip der Vorschrift s. Bem. Nr. 5 zu § 652. Ausländisches Recht s. das. N. 4.

2. Ein Zuzählen, Zumessen, Zuwiegen, dem sich Verfrachter nie entziehen darf, liegt vor, wenn der Ablader bei der Übergabe der Ladung an den Schiffer oder Verfrachter, so zählt, mifst

1) Die französische Klausel *„que dit* (scil. der Ablader) *être“* (italienisch: *„dice essere“*) hat dieselbe Wirkung, bezieht sich aber auch auf die Quantität.

oder wiegt, dafs letzterer zur Kontrolle aufgefordert wird und eine solche ihm möglich ist.

Nur dann, wenn eine solche Feststellung der Quantität nicht stattgefunden hat, darf die Haftung für die Quantitätsangabe des Konnossements, welche sonst nach § 651 eintreten würde, durch eine Klausel abgelehnt werden. Ist die Klausel zulässig und hinzugefügt, so bleibt der Verfrachter nur zur Ablieferung der übernommenen Ladung, deren Menge dann Empfänger beweisen mufs, gemäfs § 606 verpflichtet.

Auch bei dem Zuzählen u. s. w. können sich Differenzen ergeben, es können die schiffsseitigen Zahlen von denen des Abladers abweichen. In solchen Fällen mufs, wenn nochmaliges Nachzählen, Nachwiegen u. s. w. unthunlich ist, schiffsseitig die Mengeangabe selbst direkt beanstandet werden, z. B. wenn das Konnossement die Verladung von 734 Sack Weizen besagt, durch den Zusatz „aber 5 Sack sind streitig *(in dispute)*". Entstand die Differenz nur durch schiffsseitigen Mangel an Sorgfalt, so ist Schiffer und Schiffsvermögen nach den §§ 486, 512 für den Schaden (z. B. Kosten des nochmaligen Wiegens oder der Erhebung gerichtlicher Beweise) haftbar, aber nicht zur Ablieferung des streitigen Quantums ohne den Nachweis der Übernahme desselben.

Weifs der Schiffer, dafs die Konnossementsangabe des Gewichts unrichtig ist, so ist er nicht nach Analogie des § 658 verpflichtet, die Unrichtigkeit anzugeben. Er schützt sich und den Verfrachter durch die Klausel „Gewicht unbekannt" (deren Zulässigkeit vorausgesetzt) vollkommen, Hans. V Nr. 7[1]).

Ist überhaupt die im Konnossement bezeugte Abladung oder Übernahme nicht geschehen, so schützt auch die hier in Rede stehende Klausel nicht, da dieselbe wirkliche Abladung oder Übernahme voraussetzt und das Schiff nur gegen Ansprüche wegen Mankos schützen will. In einem solchen Fall wird dem Interesseanspruch des Empfängers trotz der Klausel die im Konnossement enthaltene Quantitätsangabe zu Grunde zu legen sein, da dem Empfänger durch Schuld des Schiffers die Möglichkeit, sich durch Beweis der Menge des wirklich Abgeladenen zu schützen, entzogen ist.

3. Es kann je nach Lage der Sache die Klausel „Zahl unbekannt" oder „Mafs unbekannt" oder „Gewicht unbekannt" ausreichend sein (Prot. S. 4008). Ein „gleichbedeutender Zusatz" ist die Klausel *„quantity unknown"*, *„que dit être"* (die sich sowohl auf Quantität wie Qualität bezieht), *„sans approuver"*, Lyon-Caën Nr. 741, ein solcher liegt auch vor, wenn in anderer verkehrsüblicher Weise ersichtlich gemacht wird, dafs die angegebene Menge nicht schiffsseitig kontrolliert ist, z. B. wenn das Gewicht bezeichnet wird als „Gewicht des Abladers" *(shippers*

1) Nur eine deliktmäfsige Haftpflicht könnte begründet sein, s. S. 361.

weight, vgl. amerikan. *Harter Act* von 1893 sect. 4) oder als „Eisenbahngewicht" (Begründung des Binnensch.Ges. S. 99—100) oder als „steueramtliches Gewicht" u. s. w. Bei gewissen Waren kann die Klausel „Quantität und Mafs unbekannt" auch die Haftung für die Zahlangabe ablehnen, wie z. B. bei Holz, Hans. VIII Nr. 2.

4. Hat das Konnossement die Klausel, so mufs der Empfänger beweisen, dafs dieselbe unzulässig war, d. h. dafs thatsächlich eine Zuzählung oder Zumessung oder Zuwiegung stattgefunden hat, R.O.H.G.Entsch. III S. 24 ff. Führt er diesen Beweis, so ist die Mengeangabe des Konnossements trotz Klausel entscheidend.

§ 656.

Ist die Fracht nach Zahl, Mafs oder Gewicht der Güter bedungen und im Konnossemente Zahl, Mafs oder Gewicht angegeben, so ist diese Angabe für die Berechnung der Fracht entscheidend, wenn nicht das Konnossement eine abweichende Bestimmung enthält. Als eine solche ist der Zusatz: „Zahl, Mafs, Gewicht unbekannt", oder ein gleichbedeutender Zusatz nicht anzusehen.

1. Der preufsische Entwurf enthielt (im Art. 506) für die Berechnung der Fracht in jedem Falle lediglich die jetzt im § 620 enthaltene Regel. Auf der Hamburger Konferenz wurde aber die Aufnahme des jetzt geltenden Grundsatzes aus folgenden Gründen beschlossen: Nach einem in Deutschland bestehenden, allgemeinen Gebrauch habe die Angabe von Mafs, Zahl oder Gewicht im Konnossement gerade die Bedeutung, der zukünftigen Frachtberechnung zu Grunde gelegt zu werden, wie dies schon aus dem Umstande hervorgehe, dafs einer solchen sehr häufig die Klausel „Zahl, Mafs oder Gewicht unbekannt" zugefügt werde, wodurch anderenfalls die erstere all und jede Bedeutung verlieren würde. Aufserdem hob man noch Zweckmäfsigkeitsrücksichten hervor. Der beantragte Grundsatz verhindere, dafs durch das Schwinden der Güter die dem Verfrachter in Wahrheit gebührende Fracht ungerechtfertigterweise verringert, durch die Zunahme des Gewichts- oder Mafsvolumens dagegen erhöht werde; er verhüte Streitigkeiten über die Reduktion des für die Fracht entscheidenden, im Konnossemente oder Frachtvertrage angegebenen Mafses oder Gewichts auf das am Bestimmungsorte geltende und bei der Löschung angewendete, sowie auch den Zeitaufwand, welchen das abermalige Wiegen oder Messen am Bestimmungsorte verursachen würde. Der Vorschlag, die Angaben des Konnossements nur „bis zum Beweise ihrer Unrichtigkeit" für entscheidend zu erklären, wurde nicht angenommen, weil er zu bedenklichen Verwickelungen der Beweisverhandlungen führen und „doch nur in äufserst seltenen Fällen ein Interesse für den Empfänger haben würde" (Prot. S. 2338—2341)[1].

---

1) In Frankreich nimmt eine ziemlich konstante Praxis gleichfalls als Basis der Frachtberechnung an *le chiffre indiqué par le connaissement*

2. § 656 giebt im Gegensatz zu § 620 eine feste Regel. Dies war infolge der Skripturnatur des Konnossements, das jedem dritten Inhaber gegenüber gelten soll, nötig, da hiernach es auf einen anderweitigen in der Schrift nicht erklärten Willen (vgl. Nr. 3) nicht ankommen darf. Gegenbeweise sind daher unzulässig, R.O.H.G.Entsch. XII S. 371 (vgl. unten Nr. 6). Wann die Konnossementsangabe auch gegenüber dem Befrachter Bedeutung haben kann s. Bem. Nr. 1 zu § 620.

3. Als eine „abweichende Bestimmung" ist die Klausel „Zahl, Maſs, Gewicht unbekannt" nicht angesehen, weil der Verkehr dieser nur in betreff der Sachhaftung (vgl. § 655) Bedeutung beilegt. Ebensowenig genügt die Klausel *„signed unter protest"* oder ein ähnlich allgemeiner Protest (Entsch. R.O.H.G. I S. 200), wohl aber der Vermerk „unter Protest wegen Übermaſs" (Entsch. VI S. 350) oder bei der Zahl ein Vermerk, der die letztere als streitig bezeichnet, z. B. „zwanzig Stück streitig", *„four in dispute"* u. dergl. Die abweichende Bestimmung muſs in dem Konnossement selbst enthalten sein. Sie darf nicht in einer besonderen Protesturkunde sich befinden; es müſste denn das Konnossement ausdrücklich auf den Protest verweisen und dieser derartig mit demselben verbunden sein, daſs er einen Teil des Konnossements ausmacht und als solcher mit diesem in die Hände des Destinatärs und nicht bloſs des Abladers gelangte. Der bloſse Hinweis auf den Protest („unter beiliegendem Protest") genügt nicht, weil der Empfänger daraus ebensowenig, wie aus dem Vermerk „unter Protest", entnehmen kann, daſs der Verfrachter die maſsgebende Bedeutung der Quantitätsangaben des Konnossements für die Frachtberechnung habe ausschlieſsen wollen (Entsch. des R.O.H.G. I S. 201, VI S. 348).

4. Eine abweichende Bestimmung kann auch gemäſs § 651 Abs. 2 durch Verweisung auf die Chartepartie in betreff der Fracht gegeben sein, wenn in der Chartepartie ausdrücklich Fracht nach ausgeliefertem Gewicht stipuliert ist

---

und läſst die Quantität der ausgelieferten Güter nur maſsgebend sein, wenn die Angabe im Konnossement nicht vorhanden ist, sowie im Falle einer *stipulation expresse insérée à cet effet dans le titre lui-même.* Als solche wird jedoch nicht angesehen die übliche Klausel *que dit être* oder *qualité et poids inconnus,* weil diese sich lediglich auf die Haftpflicht bezieht. Es wird indes auch u. a. vom Handelsger. zu Marseille die Ansicht vertreten, daſs die Frachtberechnung sich nach dem ausgelieferten Quantum in dem Falle richte, wo dieses höher ist, als das im Konnossement angegebene, s. Laurin bei Cresp II S. 173 und die Citate daselbst; Desjardins III S. 662 f., IV S. 22. Jacobs I S. 342 ff. will dagegen nur dem Kapitän den Beweis freilassen, daſs mehr eingenommen sei als im Konnossement angegeben. — In betreff des anglo-amerikanischen Rechts s. N. 2 zu § 620. — In den übrigen Seerechten fehlt ebenfalls eine dem § 656 entsprechende ausdrückliche Bestimmung. Finnland (Art. 106) läſst stets das ausgelieferte Gewicht und Maſs u. s. w. entscheiden. Spanien (Art. 664), Mexico (Art. 739), Argentinien (Art. 1085), Chile (Art. 1027) ebenfalls bei Waren, die zunehmen oder schwinden.

(Hans. IX Nr. 89) oder wenn die Fracht nach Mafs und Gewicht in der Chartepartie bestimmt ist mit dem Zusatz, dafs dasselbe nach den Gebräuchen des Löschungshafens zu ermitteln ist, R.G.Entsch. Bd. 14 Nr. 27. Wird aber in dem Konnossement selbst der Frachtsatz angegeben, so kann durch die allgemeine Verweisung auf die Chartepartie („alle anderen Bedingungen laut Charter") die Bestimmung derselben, dafs Fracht nach „ausgeliefertem Gewicht", „per ausgelieferten Ton" zu berechnen ist, nicht anwendbar werden, H.G.Z. VIII Nr. 118 (IX Nr. 25). Wenn die Chartepartie nichts darüber sagt, ob die Fracht nach eingenommenem oder abgeliefertem Gewicht zu berechnen (also nur die gesetzliche Präsumtion des § 620 eintreten würde), so wird durch die Bezugnahme auf die Chartepartie in betreff der Fracht die Regel des § 656 nicht ausgeschlossen (so auch O.L.G. Stettin in der N. 1 zu § 620 cit. Entscheidung). Ist nach der in Bezug genommenen Chartepartie ausdrücklich Fracht nach eingenommenem Mafs oder Gewicht stipuliert, so ist stets die Konnossementsangabe mafsgebend (vgl. Nr. 5), es sei denn, dafs die Fracht in der ersteren nach einem anderen Mafssystem oder Gewichtssystem berechnet ist, welches eine Reduktion auf das in dem Konnossement angegebene (und umgekehrt) nicht zuläfst, vgl. Bolze VIII Nr. 477. Wo eine solche Reduktion möglich, ist auch dadurch die Anwendung des § 656 nicht ausgeschlossen, dafs in der Chartepartie (die in Bezug genommen ist) Fracht nach Gewicht stipuliert, im Konnossement dagegen das Mafs angegeben ist und umgekehrt, H.G.Z. VII Nr. 206.

5. Die Angabe im Konnossement ist als die eingenommene Menge betreffend anzusehen. Es sind auch hier (vgl. Bem. Nr: 3 zu § 620) Abzüge an der Fracht für thatsächlich verlorene Güter (wenn der Verlust nicht blofs durch die natürliche Beschaffenheit als Schwinden, Leckage etc. sich erklärt) zulässig (§ 617). Wird erwiesen, dafs die im Konnossement angegebene Menge nach einer bestimmten Methode (Messungsart) ermittelt ist, so mufs ebenso bei Ermittelung der Menge des Verlorenen verfahren werden, vgl. H.G.Z. I Nr. 124 (unrichtig H.G.Z. VIII Nr. 8).

6. Nachweisbare Kollusion des Schiffers mit dem Ablader (d. h. absichtlich falsche Angaben zum Schaden des Empfängers) giebt einen Einwand gegen die Angabe.

7. Ausländisches Recht s. N. 2 zu § 620 und oben N. 1.

§ 657.

Ist das Konnossement mit dem Zusatze: „frei von Bruch" oder: „frei von Leckage" oder: „frei von Beschädigung" oder mit einem gleichbedeutenden Zusatze versehen, so haftet der Verfrachter nicht für Bruch, Leckage oder Beschädigung, es sei denn, dafs den Schiffer oder eine Person, für die der Verfrachter verantwortlich ist, ein Verschulden trifft.

1. Dieser Paragraph behandelt nicht wie die §§ 654, 655 Klauseln zur Beschränkung einer Haftung für die Konnossementsangaben, sondern Klauseln zur Beschränkung einer Haftung für die Schicksale des übernommenen Gutes, der Haftung aus dem Receptum. Derselbe hätte daher richtiger seinen Platz hinter dem § 606, denn was er enthält, ist eine gesetzliche Auslegung gewisser Klauseln, die ebensowohl in den Chartepartien wie in den Konnossementen vorkommen. Es sind diese Klauseln in der Bem. Nr. 6 zu § 606 zusammengestellt und in Gruppen eingeteilt. Die hier behandelten fallen unter Gruppe d: Ausschlufs der Haftung für gewisse Schäden. Das Charakteristische derselben ist das, dafs die Haftung hier ausgeschlossen wird ohne Rücksicht darauf, durch welche nähere Ursache die Schäden entstanden sind. „Beschädigung“ bedeutet jede Verschlechterung im Gegensatz zu einem Substanzverlust. Letzterem ist aber auch eine solche Veränderung der Substanz, die die Ware zu einer anderen macht oder völlig entwertet, gleichzustellen (vgl. S. 256). Häufig wird die Klausel auf bestimmte Prozente („Beschädigung bis 5 Prozent des Wertes“) beschränkt. „Leckage“ bedeutet nur Leckage des betreffenden Ladungsgutes selbst, nicht Schaden durch Leckage beigeladener Güter. „Bruch“ ist eine bestimmte Art der Beschädigung (vgl. Jur. Wochenschr. 1899 S. 146, Urt. vom 24. Juni 1899). Zu beachten ist, dafs trotz der Klauseln stets die Pflicht aus § 658 bestehen bleibt.

Die Auslegung, welche das Gesetz diesen Klauseln giebt, geht dahin, dafs nur die Haftung aus dem Receptum, nicht die davon qualitativ verschiedene (vgl. S. 207) Haftung aus nachgewiesenem Verschulden einer Person, für welche der Verfrachter verantwortlich ist, d. h. der Schiffsbesatzung und auch aller anderen im Schiffsdienst thätigen Personen, wie Landgehülfen, Expedienten, Stauer, Schauerleute u. s. w. (Prot. S. 4012), ausgeschlossen ist, wo nicht ausdrückliche Freizeichnung auch von diesem Verschulden in absoluter oder relativer Nachlässigkeitsklausel vorliegt[1]). Dieselbe Auslegung gilt bei allen anderen Befreiungsklauseln, die nicht ausdrücklich auch von diesem Verschulden freizeichnen (vgl. Bem. Nr. 6 zu § 606). In betreff der Stauer vgl. Bd. I S. 335 ff. Eine Beschränkung der Verantwortung für Stauer des Abladers und Befrachters tritt nur dann ein, wenn aus dem Konnossement ersichtlich ist, dafs die Stauung von solchen bewirkt wurde.

2. Ähnliche Klauseln (die unter § 606 Bem. Nr. 6 Gruppe d fallen) liegen z. B. vor bei Freizeichnung von „Verderben“,

---

1) So werden diese Klauseln auch in England und in französisch-belgischer Praxis aufgefafst, vgl. Scrutton Art. 86, Jacobs Nr. 205, Lyon-Caën Nr. 746, ebenso Skandinavien § 146. Für Nordamerika schliefst die *Harter Act* von 1893 (im Anhang) sect. 1 auch die Zulässigkeit von solchen Klauseln nicht aus.

„Fäulnis", „Rost", „Schweifs", „Zersetzung", „Zerreifsen". Es stellt sich bei allen diesen Klauseln die Beweislast so, dafs von vornherein, soweit nur der von der Klausel erwähnte Schaden vorhanden ist, der Empfänger seinerseits ein Verschulden in dem unter Nr. 1 erwähnten Sinn beweisen mufs, da hier eine bestimmte Schadensursache als Befreiungsgrund nicht zu erbringen ist. Indessen ist zu beachten, dafs durch Unterlassung einer Verklarung das Schiff das Recht verliert, geltend zu machen, dafs besondere Seeunfälle auf der Reise vorgekommen sind, weil dem Empfänger dadurch ein Gegenbeweismittel verloren gegangen ist, auf welches er Anspruch hatte, und überhaupt die Unterlassung der Verklarung beweist, dafs die Reise ohne besondere Unfälle verlaufen ist. Ist nun der Schaden derart, dafs derselbe nur bei besonderen Unfällen sich ohne Verschulden des Schiffes erklären läfst, so kann der Verfrachter in solchem Falle trotz der Klausel zur Exkulpation durch speciellen Nachweis der Schadensursache verpflichtet werden, vgl. Bd. I S. 365 und dort cit. Entsch. Die Klausel „frei von Landbeschädigung" nötigt den Verfrachter zu dem Nachweis, dafs der Schaden am Land (zwischen Übernahme und Abladung, bei temporärer durch nachzuweisende Umstände gebotener Ausladung unterwegs, nach Entlöschung, falls solche ohne gleichzeitige Empfangnahme nach Vertrag oder mafsgebendem Gebrauch geschehen durfte) geschehen ist. Dem Empfänger steht der Beweis offen, dafs die Anbordnahme von dem Schiff verzögert wurde oder sonst der Schaden verschuldet ist.

3. Wann der Schiffer berechtigt ist, solche Klauseln in das Konnossement zu schreiben, s. Bem. Nr. 6 zu § 606 S. 219 und Bem. Nr. 3 zu § 642.

§ 658.

Werden dem Schiffer Güter übergeben, deren Beschädigung, schlechte Beschaffenheit oder schlechte Verpackung sichtbar ist, so hat er diese Mängel im Konnossement zu bemerken, widrigenfalls er dem Empfänger dafür verantwortlich ist, auch wenn das Konnossement mit einem der im § 657 erwähnten Zusätze versehen ist.

1. Die Vorschrift beruht auf dem allgemeinen Grundsatz, dafs der Schiffer (Verfrachter) dem Empfänger gegenüber durch keine Klausel Haftung für Konnossementsangaben über Menge und Beschaffenheit ablehnen darf, wenn dieselben sichtbar waren, d. h. wenn er bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers (Verfrachters) ohne weitere Untersuchung äufserlich (Prot. S. 22811, R.O.H.G.Entsch. III S. 20) die Unrichtigkeit erkennen konnte, vgl. hierüber Bem. Nr. 5 zu § 652. Das Princip wird hier auf die äufsere Beschaffenheit angewandt. Das Gesetz geht dabei aber noch einen Schritt weiter. Es ist üblich, dafs der Schiffer (Verfrachter) in dem Konnossement, abgesehen von besonderer Bezeichnung, bekennt, die Ware „in guter Ordnung und Beschaffenheit" („gut und wohl beschaffen", „*in good order and*

condition", "*bien conditionné*") empfangen zu haben, womit nur gutes äufseres Aussehen und ordnungsmäfsiger Zustand der Verpackung bestätigt wird (Prot. S. 2211). Das Gesetz nimmt nun an, dafs das vorbehaltlose Bekenntnis, die Ware überhaupt erhalten zu haben, gleichbedeutend sei mit dem ausdrücklichen üblichen Bekenntnis, die Ware äufserlich "gut und wohlbeschaffen" erhalten zu haben (R.O.H.G.Entsch. III S. 25, 28). Ein jedes ausdrückliche, sowie das gedachte stillschweigende "Bekenntnis" ist so verpflichtend, dafs — die Sichtbarkeit des Mangels vorausgesetzt — die Haftung aus demselben durch keine Klausel (vgl. Nr. 2) beseitigt werden darf. Der Schiffer (Verfrachter) wird von dem Gesetz gezwungen, um Täuschungen des Empfängers zu vermeiden, einen solchen Mangel anzugeben. Das Wort "sichtbar" schliefst die Notwendigkeit der Angabe von Mängeln aus, die bei ausreichend verpackten Waren nur bei Öffnung der Verpackungen sichtbar sind. Bei solchen Waren schützen sich Schiffer und Verfrachter unbedingt durch die Klausel "Inhalt unbekannt" gemäfs § 654, selbst wenn sie wufsten, dafs der Inhalt nicht der Bezeichnung entsprach (Prot. S. 2214). Sie haften in diesem Fall, sowie wenn sie sonst nicht "sichtbare", ihnen aber bekannte Mängel verschweigen, nicht aus der Skripturobligation beziehentlich § 512 H.G.B., sondern nur dann, wenn sie wufsten, dafs der Ablader eine betrügerische Handlung beabsichtige, aus der unerlaubten Handlung, § 823 B.G.B. (vgl. Prot. S. 2281)[1]. Auch ist das ausdrückliche oder allgemeine Bekenntnis äufserlich guter Ordnung und Beschaffenheit nie auf besondere Qualitäten im Handelsverkehr zu beziehen. Wird z. B. Bauholz in kürzeren Stücken als verkehrsüblich, aber sonst unbeschädigt abgeladen, so liegt nicht ein Mangel vor, den der Schiffer vermerken mufs, obwohl derselbe äufserlich sichtbar ist. Feuchtigkeit von lose verladenem Getreide ist anzugeben, wenn dieselbe einen solchen Grad hat, dafs sie einem ordentlichen Schiffer, der keine Warenkunde hat, auffallen mufste, vgl. R.G. IV S. 90 ff., H.G.Z. IX Nr. 98. Hat der Schiffer Konnossemente mit besonderen Qualitätsangaben gezeichnet, so entscheiden die Bem. Nr. 5 zu § 652 vorgetragenen auf demselben Princip beruhenden Grundsätze.

2. Entscheidend ist, ob die Mängel sichtbar waren bei dem im Konnossement bezeugten Akt, also bei der Übernahme, wenn diese, bei der Abladung, wenn diese bezeugt wird. Ist das Konnossement mit Klausel versehen, sei es einer solchen, die die Haftung für Konnossementsangaben, welche Inhalt oder Beschaffenheit der Ladung bezeichnen, ablehnt (wie Qualität unbekannt" bei losen, "Inhalt unbekannt" bei verpackten Waren), oder einer solchen, welche die Haftung für Schäden oder Verluste, die nach

1) Gegen die Mithaft des Reeders für Schuld des Schiffers (§ 486) ist solchenfalls Schutz durch eine Negligenzklausel möglich, die bei Verstofs gegen § 658 nicht wirkt, s. oben S. 223, 351.

Übernahme beziehentlich Abladung eintreten, ablehnt, so bleibt die Vorschrift anwendbar. Das Gesetz spricht nur von den Klauseln des § 657, aber es statuiert doch die Verantwortlichkeit allgemein. Die Klauseln haben aber Einfluſs auf die Beweislast. Würde an sich nach dem Wortlaut der Klausel das Schiff befreit sein, so muſs der Empfänger beweisen, daſs es doch auf Grund der Vorschrift des § 658 haftbar bleibt, weil die Beschädigung, schlechte Beschaffenheit, Nichtübereinstimmung der Bezeichnung mit der Wirklichkeit, schlechte Verpackung in dem angegebenen Zeitpunkt sichtbar waren, vgl. R.O.H.G.Entsch. III S. 26 ff., R.G.Entsch. IV S. 91, Hans. VI Nr. 28. Hat der Schiffer aber ohne Klausel ein „reines" Konnossement gezeichnet, so haftet er aus § 652 für die im Konnossement angegebene Bezeichnung der Ware einschlieſslich guter Beschaffenheit (selbst wenn dieselbe nicht ausdrücklich bemerkt, aber bei vorbehaltlosem Empfangsbekenntnis als stillschweigend garantiert gilt, s. oben Nr. 1), wenn er nicht beweist, daſs die schlechte Beschaffenheit u. s. w. in dem maſsgebenden Zeitpunkt nicht sichtbar war, R.O.H.G. cit.

3. Bei Verletzung der Vorschrift kann der Empfänger gemäſs § 652 Ersatz des Minderwertes fordern, falls die Ware abgeliefert wird. Geht dieselbe infolge dessen z. B. wegen des nicht vermerkten Mangels der Verpackungen unterwegs verloren, so kann er den Sachwert fordern, § 611. Aber bei Zeichnung mit Klauseln aus § 657 muſs Empfänger auch diese Folge beweisen (vgl. Nr. 1).

4. Hat der Schiffer schlecht verpackte Waren oder flüssige Waren in undichten Gebinden übernommen, so ist er auch während der Reise gemäſs § 535 verpflichtet, nach Kräften das Seinige zu thun, um Schaden abzuwenden, selbst wenn die Mängel erst nach Übernahme sichtbar werden. Thut er dies nicht, so liegt ein Verschulden des Schiffers vor, für welches auch bei Klauseln aus § 657 das Schiffsvermögen haftet.

Dem Ablader und Befrachter, sowie deren Vertreter gegenüber ist das Schiff auch hier nur nach den Grundsätzen aus dem Receptum verpflichtet, beziehentlich dem letzteren gegenüber im Fall einer Kollusion des Schiffers mit dem Ablader, vgl. Reichsgericht in Seufferts Archiv Bd. 49 Nr. 36, auch Hans. XIII Nr. 47. Auch die Einrede der Arglist ist in dem oben S. 338 erörterten Sinn gestattet, vgl. Bem. Nr. 1a, 4 und 5 zu § 651. — Ist es an einem auswärtigen Ladeplatz nicht zulässig, einseitige Vermerke, wie § 658 vorschreibt, in das Konnossement zu bringen (wie angeblich in Riga s. Reichsgericht a. a. O.), so muſs der Schiffer die Zeichnung verweigern, bis der Ablader die Hinzufügung verstattet[1]).

---

1) In England erkennt man eine stillschweigende Garantie für „gut und wohlbeschaffen" nicht an. Die ausdrückliche Bescheinigung „*in good order and condition*" ist allgemein üblich, aber auch diese hat nur die Bedeutung, gegen das Schiff, einen *prima facie* Beweis dafür zu erbringen, daſs äuſserlich sichtbare Schäden bei der Abladung nicht vorhanden waren. Es hat die Bescheinigung also nur Einfluſs auf die Beweislast: das Schiff

§ 659.

Hat der Schiffer ein an Order lautendes Konnossement ausgestellt, so darf er den Anweisungen des Abladers wegen Rückgabe oder Auslieferung der Güter nur dann Folge leisten, wenn ihm die sämmtlichen Exemplare des Konnossements zurückgegeben werden.

Dasselbe gilt in Ansehung der Anforderungen eines Konnossementsinhabers auf Auslieferung der Güter, solange der Schiffer den Bestimmungshafen nicht erreicht hat.

Handelt er diesen Vorschriften entgegen, so bleibt er dem rechtmäfsigen Inhaber des Konnossements verpflichtet.

Lautet das Konnossement nicht an Order, so ist der Schiffer zur Rückgabe oder Auslieferung der Güter auch ohne Beibringung eines Exemplars des Konnossements verpflichtet, sofern der Ablader und der im Konnossemente bezeichnete Empfänger in die Rückgabe oder Auslieferung der Güter willigen. Werden jedoch nicht sämmtliche Exemplare des Konnossements zurückgestellt, so kann der Schiffer wegen der deshalb zu besorgenden Nachtheile zuvor Sicherheitsleistung fordern.

1. Abs. 1 ist eine notwendige Folge des Princips des § 647. Überträgt der Ablader den Besitz der Ware schon durch Begebung eines Exemplars, so ist er nicht mehr zur Verfügung berechtigt, weder während der Reise (vgl. Bem. Nr. 4 zu § 632, N. 2 zu § 637, N. 1 zu § 639), noch im Bestimmungshafen (vgl. Bem. Nr. 1 zu § 646, Bem. Nr. 3 zu § 647).

2. Abs. 2 ist die Folge des Princips des § 645, wonach nur im Bestimmungshafen die Prävention unter den Inhabern mehrerer Konnossementsexemplare entscheidet. Während der Reise mag der Inhaber eines Exemplars zu Anweisungen, welche die Erhaltung des Gutes bezwecken, legitimiert sein, bis sich ein anderer meldet (vgl. S. 326), aber nicht zu sonstiger Verfügung.

3. Die Verpflichtung, welche Abs. 3 erwähnt, ist dieselbe wie bei jedem Verlust, Ersatz des Sachwertes (§ 611), es sei denn, dafs der Inhaber materiell nur Vertreter des Abladers, dem das Gut behändigt wurde, war, in welchem Fall jeder Anspruch fortfällt.

Ob das Schiff berechtigt ist, im Fall einer Aushändigung gegen die Vorschriften der Abs. 1 und 2 Rückgabe zu fordern,

---

mufs beweisen, dafs es so abliefert, wie empfangen; durch diesen Beweis wird es selbst dann befreit, wenn Beschädigungen u. s. w. bei der Abladung äufserlich sichtbar waren. Die Bescheinigung verliert jede Bedeutung durch die gleichzeitige Klausel „*quality unknown*“, vgl. Carver, sect. 78 und oben Nr. 4 zu § 652. Für Nordamerika befiehlt sect. 4 der *Harter Act* von 1893 (s. Anhang), dafs in jedem Konnossement die sichtbare Beschaffenheit (*apparent order and condition*) der Ladung festzustellen sei und diese Feststellung *prima facie evidence* ergebe. — In der französisch-belgischen Praxis kennt man ebenfalls keine stillschweigende Garantie. Die ausdrückliche allgemeine Bezeichnung „*bien conditionné*“ verpflichtet wie bei uns das Gesetz zur Haftung wegen nicht angegebener sichtbarer Schäden, vgl. Lyon-Caën Nr. 741, Jacobs Nr. 202A, vgl. Bem. Nr. 4 zu § 652.

entscheidet sich nach den Regeln des bürgerlichen Rechts, § 814 B.G.B. Das Recht, von dem Ablader (beziehentlich Inhaber eines Exemplars), dem das Gut behändigt wurde, Beschaffung und Aushändigung der fehlenden Exemplare zu fordern, steht dem Schiff nur dann zu, wenn es sich bei Aushändigung diesen Anspruch vorbehält (Prot. S. 2458). Jedenfalls steht aber dem Schiff der Rückgriff gegen den Empfänger der Ladung zu, wenn es den Inhabern der fehlenden Exemplare Schadensersatz leisten mufste.

4. Die Bestimmungen der Abs. 1—3 sind analog bei Inhaberkonnossementen anzuwenden. Sind Exemplare verloren gegangen, so kann durch Aufgebot, sowohl bei Order wie bei Inhaberkonnossementen, abgeholfen werden. Das Gleiche ist nicht bei Namenskonnossementen möglich, daher gewährt hier das Gesetz einen Ausweg zur Rückgabe oder Auslieferung, auch ohne Beibringung des Konnossements. Zustimmung des Abladers ist nötig, da der im Konnossement bezeichnete Empfänger erst durch Einhändigung desselben Rechte erwirbt (vgl. Bem. Nr. 3 zu § 647). Zustimmung des im Konnossement bezeichneten Empfängers schützt freilich das Schiff auch gegenüber Cessionaren, wenn ihm solche nicht bekannt waren (§ 407 B.G.B.). Werden dem Schiff aber nicht gleichzeitig alle Exemplare des Konnossements zurückgegeben, so ist immerhin möglich, dafs es, namentlich im Ausland, in Prozesse verwickelt wird. Gegen diese Nachteile soll die Kaution schützen (vgl. Prot. S. 2229). Sind dem Schiff Cessionen bekannt, so kann und mufs dasselbe auch die Zustimmung der Cessionare fordern, die dann an die Stelle des Cedenten treten, wenn ihnen das Konnossement behändigt war.

5. Nicht berührt wird durch die Vorschriften des § 659 das Recht der *stoppage in transitu*, s. Bem. Nr. 6 zu § 647[1]).

---

1) In betreff der Rechte des Abladers während der Reise und nach deren Beendigung geht das englische Recht mit dem unserigen konform, vgl. Carver, sect. 485, 486. Auch in betreff der Auslieferung, welche der Inhaber eines einzelnen Konnossementsexemplars vor Erreichung des Bestimmungshafens verlangt, scheint das Gleiche zu gelten, da die Zulässigkeit der Auslieferung an den Konnossementen eines Exemplars nur auf der Klausel beruht, „*being accomplished, the others to stand void*“ und von einer solchen Erfüllung nur bei Beendigung der Reise die Rede sein kann. — Im Gebiet des französischen Rechts gelten ebenfalls dieselben Grundsätze, vgl. Lyon-Caën Nr. 724, Jacobs Nr. 218. Für Belgien besteht aber (in Art. 45) eine Ausnahmevorschrift, wonach im Nothafen (*en cas de naufrage ou de relache forcée*) jeder Inhaber eines Konnossementsexemplars gegen Bestellung von Sicherheit die Aushändigung fordern kann. Jedoch bedarf es der Ermächtigung des Gerichts (im Auslande ist auch der belgische Konsul zuständig), welches nach Ermessen die zur Wahrung der Rechte Dritter nötige Sicherungsmafsregeln anordnet. — Nach einigen Gesetzen kann auch der Ablader ohne Rückgabe sämtlicher Konnossemente gegen Bürgschaft und richterliche Ermächtigung Aushändigung verlangen, z. B. Holland (Art. 511).

§ 660.

Die Vorschriften des § 659 kommen auch zur Anwendung, wenn der Frachtvertrag vor der Erreichung des Bestimmungshafens in Folge eines Zufalls nach den §§ 628 bis 641 aufgelöst wird.

Vgl. Bem. zu den §§ 659, 636, 637, 638.

§ 661.

In Ansehung der Verpflichtungen des Schiffers aus den von ihm geschlossenen Frachtverträgen und ausgestellten Konnossementen hat es bei den Vorschriften der §§ 511, 512, 533 sein Bewenden.

Die Aufnahme dieser Bestimmung wurde auf der Hamburger Konferenz dadurch motiviert, dafs der Wortlaut der Konnossemente[1]) „sehr leicht zu dem Zweifel Veranlassung gebe, ob der Schiffer nicht wenigstens durch ihre Ausstellung eine persönliche Verpflichtung übernehme, indem er darin in der Regel aufser dem Schiffe auch sein gesamtes Vermögen für die Erfüllung des Konnossements verpfände". Diese Ausdrucksweise erklärt sich aus der Beibehaltung der in früherer Zeit üblichen Formulare, wo der Kapitän als der Herr des Schiffs galt. In Wahrheit haben diese Worte gar keine Bedeutung mehr. Der Schiffer haftet aus der Konnossementszeichnung nicht weiter, als er sonst haftet, d. h. infolge eines Verschuldens (§§ 511 ff.) und aus einer übernommenen Gewährleistung (§ 533), und auch in solchem Falle kann von einem durch das Konnossement begründeten Pfandrecht am Vermögen des Schiffers nicht die Rede sein (Prot. S. 1901 bis 1903, 2459 f.). Über die Mithaft des Schiffers nach fremden Seerechten vgl. N. 1 zu § 512.

§ 662.

Im Falle der Unterverfrachtung haftet für die Erfüllung des Unterfrachtvertrags, soweit dessen Ausführung zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört und von diesem übernommen ist, insbesondere durch Annahme der Güter und Ausstellung des Konnossements, nicht der Unterverfrachter, sondern der Rheder mit Schiff und Fracht (§ 486).

Ob und inwieweit im Uebrigen der Rheder oder der Unterverfrachter von dem Unterbefrachter in Anspruch genommen werden kann und ob im letzteren Falle der Unterverfrachter für die Erfüllung unbeschränkt zu haften oder nur die auf Schiff und Fracht beschränkte Haftung des Rheders zu vertreten hat, wird durch diese Vorschrift nicht berührt.

1. Die Unterverfrachtung (nicht zu verwechseln mit blofser Cession des Frachtvertrages, vgl. Prot. S. 4305) kommt nament-

---

1) „Zur Erfüllung dessen verbinde ich meine Person, Güter und das Schiff mit Zubehör."

lich dann vor, wenn der Befrachter eines Schiffes im Ganzen (sowohl bei Befrachtung für eine Reise wie auf Zeit) dasselbe auf Stückgüter anlegt, vgl. Bem. Nr. 1a, b zu § 588, aber auch in anderen Fällen der Befrachtung Dieselbe ist der Regel nach zulässig, falls der Frachtvertrag nichts anderes besagt[1]). Was der Unterverfrachter zu leisten hat, setzt der Unterfrachtvertrag fest, dessen Bestimmungen regelmäfsig (ohne Präjudiz der Charter) in das Konnossement geschrieben werden (vgl. Nr. 3). Die in das Konnossement geschriebene Fracht u. s. w. wird dadurch an das Schiff zahlbar, der Schiffer (Verfrachter) hat nur den Überschufs über die Charterfracht dem Charterer auszuliefern[2]). Werden keine Konnossemente gezeichnet, so hat der Reeder wegen der Charterfracht das Retentions- und Pfandrecht an den von den Unterbefrachtern abgeladenen Gütern.

2. § 662 handelt von den Verpflichtungen des Unterverfrachters. An und für sich würde dieser für Erfüllung aller seiner Pflichten haften. Nun weifs aber der Unterbefrachter und ist damit einverstanden, dafs jener nicht selbst, sondern durch den Hauptverfrachter (Reeder) erfülle. Der Unterbefrachter kann und will aus dem Receptum und dem Konnossement, sowie für Versehen der Schiffsbesatzung, über welche er keine Macht hat, nicht einstehen (Prot. S. 4290, 4304, 4305, Bruhns, Über Unterfrachtvertrag. in Goldschmidts Zeitschrift XXI S. 129 ff.). Hieraus erklärt sich Abs. 1. Die den Unterverfrachter befreiende Übernahme der Ausführung des Frachtvertrages seitens des Schiffers geschieht demgemäfs nicht schon durch eine blofse

1) Über die Zulässigkeit will § 662 nicht entscheiden (Prot. S. 4301). Die Regeln des Mietsvertrages (§ 549 B.G.B.) sind nicht anwendbar, da der Frachtvertrag keine Miete begründet. Die regelmäfsige Zulässigkeit ergiebt sich aus einer feststehenden Auffassung der Berufskreise, wie denn auch § 562, der natürlich auch gegenüber den Unterverfrachtern anwendbar bleibt, dem Befrachter die Möglichkeit freier Ausnutzung seiner Frachtrechte gewährleistet und die Handelssitte, dafs der Schiffer demselben Ablader über verschiedene Kollis seinem Wunsch gemäfs getrennte Konnossemente zu geben hat (vgl. oben S. 306), damit übereinstimmt. Im Ausland wird ebenfalls ohne besondere gesetzliche Sanktion die regelmäfsige Zulässigkeit angenommen, vgl. z. B. Lyon-Caën Nr. 638, Desjardins Nr. 761, Jacobs Nr. 297, Carver, sect. 153.

2) Der Schiffer pflegt dem Charterer über den Betrag dieses Überschusses nach Vollendung der Abladung einen Revers zu geben, in welchem er wegen desselben Schiff und Fracht verpfändet. Diese Verpfändung hat nach englischem Recht, nach welchem sonst kein Pfandrecht besteht, guten Sinn, nach unserem Recht besteht wegen desselben das gesetzliche Pfandrecht, § 754 Nr. 8 H.G.B. Wird der Revers wie in dem Fall Hans. XVII Nr. 44 (XVIII Nr. 71) als *„draft“* mit dem Vermerk *„for value received“* ausgestellt, so wird dadurch die Natur der Verpflichtung nicht geändert, d. h. wenn ein Teil der Fracht verloren geht, so mindert sich dem entsprechend der Anspruch. So auch Reichsgericht vom 12. Mai 1897 Hans. XVIII Nr. 71. Wird eine solche *„draft“* diskontiert, so pflegt zur Sicherheit eine Fracht-Assekuranzpolice mit übertragen zu werden. — Bisweilen zieht der Charterer die Differenz schon selbst als Vorausfracht ein und überweist nur den Rest dem Schiffer zum Ausgleich der Charterfracht.

Erklärung desselben, dafs er die Ladung befördern wolle, oder durch seine Aufforderung, die Abladung zu bewirken, setzt vielmehr thatsächliche Ausführung voraus. Ist ein Teil der Güter übernommen, so tritt insoweit die Befreiung ein, aber der Unterbefrachter haftet im Fall der Nichtübernahme der übrigen wegen Nichterfüllung selbst dann, wenn der Schiffer (Verfrachter) deren Übernahme diesem zugesagt hatte (vgl. Bruhns a. a. O. S. 131 ff., Wagner S. 284). Ob aus einer solchen Zusage der Unterbefrachter auch einen Anspruch gegen das Schiff gewinnt, ist eine andere Frage, s. hierüber N. 7 zu § 556.

3. Weichen die Bedingungen des Konnossements über die Haftung für die Ladung, Löschzeit u. s. w. von denen der Charter ab, so mufs der Reeder dasselbe trotzdem vertreten (§ 651), z. B. wenn in den Konnossementen Befreiungsklauseln fehlen, die in der Charter stehen. Ob der Schiffer verpflichtet war, solche Konnossemente zu zeichnen (s. hierüber S. 306 N. 4), ist gleichgültig. Dem Reeder steht der Rückgriff gegen den Charterer offen, wenn er über die Bedingungen der Charter hinaus herangezogen wird oder Ansprüche verliert, die ihm nach dieser zustanden.

4. Abs. 2 wurde hinzugefügt, um die Schlufsfolgerung, dafs in allen übrigen Fällen der Unterverfrachter persönlich und zwar unbeschränkt hafte, auszuschliefsen (Prot. S. 4305 ff., 4310). Es sind zu unterscheiden:

a. die Fälle einer Haftung aus Handlungen des Schiffers oder der Schiffsmannschaft während der Reise, z. B. Verbodmung der Ladung, Seewurf, Verschulden, wodurch Verlust oder Schaden an der Ladung entsteht: hier haftet nur der Reeder (mit Schiff und Fracht);

b. die Fälle einer Haftung wegen „Nichterfüllung“, hier haftet der Unterverfrachter, aber nur so wie jeder Verfrachter, der sich zur Beförderung mit einem fremden Schiff verpflichtete (vgl. Bem. Nr. 6b zu § 556)[3]), er haftet also nur in den Fällen persönlich, in denen er so haften würde, wenn er selbst der Reeder wäre, anderenfalls hat er nur die auf dieses Schiff und dessen Fracht beschränkte Haf-

3) Der rechtliche Unterschied einer Transportübernahme, die auch mit fremdem Schiff geschehen kann, von einem blofsen Unterfrachtvertrag ist der, dafs bei dem letzteren, soweit § 662 Abs. 1 reicht, überhaupt kein Anspruch gegen den Unterverfrachter besteht, bei der Transportübernahme dagegen auch insoweit die beschränkte Haftung des fremden Reeders zu vertreten ist. Praktisch zeigt sich der Unterschied namentlich dann, wenn diese beschränkte Haftung, z. B. im Fall des § 774, zu einer persönlichen wird. Im Fall des Unterfrachtvertrages kann solchenfalls der (Unter-)Befrachter sich nur an den Reeder halten, im Fall der blofsen Transportübernahme dagegen haftet ihm sein Mitkontrahent persönlich, vgl. § 556 Bem. Nr. 6b. Wird bestimmter Raum in einem bereits gecharterten Schiff zur Verfügung gestellt, so ist dies stets Unterfrachtvertrag, vgl. H.G.Z. XI Nr. 32.

tung des Reeders zu vertreten, d. h. einen hierauf gerichteten Anspruch (durch Abtretung) zu gewähren oder in gleichem Maſse mit eigenem Vermögen einzustehen. Danach haftet er z. B. persönlich aus eigenem Verschulden, wenn er seinem Unterbefrachter gegenüber in weiterem Umfang die Haftung für das Ladungsgut übernahm, als von dem Reeder in der Charter zugestanden war und demgemäſs in den Konnossementen (trotz Widerspruches des Unterbefrachters) ausgedrückt wurde, oder wenn er besondere Gewährleistung übernahm (vgl. § 486). Ebenso haftet er persönlich, wenn die Nichterfüllung nur von dem Schiffer verschuldet wurde, z. B. weil dieser das Schiff nicht rechtzeitig in den Abladehafen brachte (Prot. S. 4304 f., Bruhns a. a. O. S. 132 ff.).

5. Wenn bei einer Zeitfracht (§ 622) der Schiffer den Anordnungen des Befrachters zu folgen hat (s. Bd. I S. 301 ff.), kann der Befrachter ihn auch ermächtigen, Unterfrachtverträge abzuschlieſsen, z. B. Stückgüter anzunehmen. Der Schiffer muſs sich dann aber als Vertreter des Befrachters zu erkennen geben, da anderenfalls die gutgläubigen Unterbefrachter ihn lediglich als Vertreter des Reeders anzusehen und sich an diesen zu halten berechtigt sind [4]).

§ 663.

Auf die Beförderung von Gütern zur See durch die Postverwaltungen des Reichs und der Bundesstaaten finden die Vorschriften dieses Abschnitts keine Anwendung.

Dieser Paragraph ist an die Stelle des Art. 449 des alten H.G.B. getreten, s. Bemerkungen dazu Bd. I S. 169.

---

4) So auch englische Praxis s. Bd. I S. 299, Srutton p. 42. — In England nimmt man aber — abweichend von uns — an, daſs aus Unterfrachtverträgen stets nur der Charterer hafte, der Reeder ist nur aus Verschulden des Schiffers oder der Schiffsmannschaft haftbar, Bd. I a. a. O. In Frankreich und Belgien wendet man die Grundsätze der Untermiete an, Lyon-Caën Nr. 638, Jacobs Nr. 297.

Anhang zum vierten Abschnitt.

I. Örtliche Verordnungen und Ortsgebräuche in den Haupthafenplätzen Deutschlands, betreffend das Laden und Löschen der Seeschiffe [1]).

A. Örtliche Verordnungen.

1. Hamburg.

Verordnung, betreffend die Löschzeit für Seeschiffe im Hamburgischen Hafen vom 29. Dezember 1899 (erlassen von der Deputation für Handel und Schiffahrt auf Grund § 7 Ausf.Ges. zum B.G.B. vom 28. Dezember 1899, vgl. Einleitung N. 9).

Auf Grund des § 7 des Gesetzes, betreffend Ausführung des Handelsgesetzbuches vom 29. Dezember 1899 wird verordnet, was folgt:

Für die Löschzeit kommen, wenn nicht durch Vertrag Abweichungen festgesetzt sind, die folgenden Bestimmungen zur Anwendung.

§ 1. [Beginn der Löschzeit.] Der Schiffer eines im Ganzen verfrachteten Schiffes hat, sobald er zum Löschen fertig und bereit ist, dies dem Empfänger anzuzeigen. Mit dem auf die Anzeige folgenden Tage beginnt die Löschzeit.

Die Anzeige an unbekannte Empfänger hat ortsüblich durch Bekanntmachung in der „Hamburgischen Börsenhalle", dem „Hamburgischen Correspondenten" und den „Hamburger Nachrichten" zu erfolgen.

§ 2. Bei der Entlöschung haben Schiffer und Empfänger mit thunlichster Beschleunigung zu verfahren; der Schiffer muſs dem Empfänger nicht nur das sich aus nachstehender Skala ergebende tägliche Durchschnittsquantum zur Verfügung stellen, sondern ist auch zu einer den Umständen entsprechenden Mehrleistung verpflichtet.

Mit dieser Maſsgabe gelten als Regel für im Ganzen verfrachtete Schiffe die nachstehenden Löschfristen.

Als Gröſse des Schiffes gilt diejenige, welche der Berechnung des Tonnengeldes zu Grunde gelegt wird.

Die Wintersätze kommen zur Anwendung, wenn die Löschzeit nach dem 31. Oktober und vor dem 1. März beginnt.

a. Segelschiffe.

Sommer	Winter	
3 Tage	3 Tage bis zu	30 Netto Register-Tons.
4 -	4 - - -	50 - - -
5 -	5 - - -	75 - - -
6 -	6 - - -	100 - - -
7 -	7 - - -	125 - - -
7 -	8 - - -	150 - - -
8 -	9 - - -	200 - - -
9 -	10 - - -	250 - - -
10 -	11 - - -	300 - - -
11 -	12 - - -	350 - - -
12 -	13 - - -	400 - - -

[1]) Polizeiliche Vorschriften über das Einnehmen der Lade- und Löschplätze, sowie darüber, in welchen Plätzen gewisse Waren wegen ihrer besonderen Beschaffenheit ausschliefslich geladen oder gelöscht werden dürfen, sind nicht berücksichtigt.

Sommer	Winter		
13 Tage	14 Tage bis zu	450	Netto Register-Tons.
13 -	15 - - -	500	- - -
14 -	16 - - -	600	- - -
15 -	17 - - -	700	- - -
16 -	18 - - -	800	- - -
17 -	19 - - -	850	- - -
17 -	20 - - -	900	- - -
18 -	21 - - -	1000	- - -
19 -	22 - - -	1200	- - -
20 -	23 - - -	1300	- - -
20 -	24 - - -	1400	- - -
21 -	25 - - -	1600	- - -
22 -	26 - - -	1800	- - -
23 -	27 - - -	1900	- - -
23 -	28 - - -	2000	- - -
24 -	29 - - -	2200	- - -
25 -	30 - - -	2400	- - -
26 -	31 - - -	2500	- - -
26 -	32 - - -	2600	- - -
27 -	33 - - -	2800	- - -
28 -	34 - - -	2950	- - -
28 -	35 - - -	3100	- - -
29 -	36 - - -	3400	- - -
30 -	37 - - -	3550	- - -
30 -	38 - - -	3700	- - -
31 -	39 - - -	4000	- - -
32 -	40 - - -	4150	- - -
32 -	41 - - -	4300	- - -
33 -	42 - - -	4600	- - -
34 -	43 - - -	4800	- - -
34 -	44 - - -	5000	- - -

und für jede weiteren 400 Netto Register-Tons 1 Tag mehr.

b. Dampfschiffe.

Sommer	Winter	Allgemein	Salpeter	Getreide, Hülsenfrüchte, Saaten lose
		Netto Register-Tons		
3 Tage	4 Tage bis zu	200	200	200
4 -	5 - - -	300	300	400
5 -	6 - - -	400	400	600
6 -	7 - - -	600	600	800
7 -	8 - - -	800	800	1100
8 -	9 - - -	1000	1000	1400
9 -	10 - - -	1300	1200	1800
10 -	11 - - -	1600	1400	2200
11 -	12 - - -	1700	1500	2400
11 -	13 - - -	1900	1600	2700
12 -	14 - - -	2300	1800	3200
13 -	15 - - -	2500	1950	3500
13 -	16 - - -	2700	2100	3800
14 -	17 - - -	3100	2400	4400
15 -	18 - - -	3300	2550	4700
15 -	19 - - -	3500	2700	5000
16 -	20 - - -	4000	3000	5600
17 -	21 - - -	4200	3150	5900
17 -	22 - - -	4500	3300	6200

Sommer	Winter		Allgemein	Salpeter	Getreide, Hülsenfrüchte, Saaten lose
			Netto Register-Tons		
18 Tage	23 Tage	bis zu	5000	3600	6800
19 -	24 -	- -	5200	3800	7100
19 -	25 -	- -	5500	4000	7400

und für jede weiteren 600 Netto Register-Tons bei losem Getreide, losen Hülsenfrüchten und losen Saaten und 500 Netto Register-Tons bei allen anderen Ladungen 1 Tag mehr.

§ 3. Die in den vorhergehenden Paragraphen bestimmten Fristen werden um einen Tag verlängert, wenn die Anzeige dem Empfänger an einem Sonntag oder einem sonstigen staatlich anerkannten Feiertage oder an einem Werktage nach 2 Uhr Nachmittags zugeht. Diese Verlängerung tritt nicht ein, wenn am Montage bei einer Anzeige an unbekannte Empfänger die Anzeige in der Nachmittagsausgabe der „Hamburger Börsenhalle" erfolgt.

§ 4. [Berechnung der Löschzeit.] Bei Berechnung der Löschzeit kommen nicht in Ansatz:
1. Die Sonntage und die sonstigen staatlich anerkannten Feiertage.
2. Die Stunden, während welcher durch Wind und Wetter oder durch irgend einen anderen Zufall die Beförderung nicht nur der im Schiffe befindlichen, sondern jeder Art von Ladung von dem Schiffe an das Land verhindert ist.
3. Die Stunden, während welcher durch Wind und Wetter oder durch irgend einen anderen Zufall die Ausladung aus dem Schiffe verhindert ist.

Für die Zeit, welche bei der Löschzeit nicht in Ansatz kommt, ist Liegegeld nicht zu entrichten.

Hinsichtlich der Überliegezeit behält es sein Bewenden bei den Bestimmungen der §§ 597 und 598 des Handelsgesetzbuches.

§ 5. [Entlöschung vor Ankunft.] Hat vor Ankunft im Hafen eine teilweise Löschung in anderen Häfen oder in Leichter stattgefunden, so verkürzt sich dementsprechend die Löschzeit des Schiffes, und zwar werden für eine Netto Register-Tonne bei Seglern 1,50, bei Dampfern 2 entlöschte oder geleichterte Gewichtstonnen gerechnet.

Die Löschzeit beginnt für das Schiff auch in diesem Falle in Gemäſsheit des § 1. Die Leichter sind nach der Anzeige, daſs sie zum Löschen fertig und bereit sind (§ 1), ohne Verzug zu entlöschen.

§ 6. Wenn ein verhältnismäſsiger Teil oder ein bestimmt bezeichneter Raum des Schiffes verfrachtet ist, so hat jeder Teilempfänger von der in § 2 festgesetzten Löschzeit eine dem Verhältnisse des Teils zu dem Gesamtraumgehalt des Schiffes entsprechende Teillöschzeit zu beanspruchen.

Jedem Teilempfänger ist von der Löschbereitschaft seiner Teilladung Anzeige zu machen. Diese Anzeige tritt hinsichtlich des Beginnes der Teillöschzeit an die Stelle der im § 1 erwähnten Anzeige.

§ 7. [Stückgüter.] Für die Entlöschung von Stückgütern gilt der § 604 des Handelsgesetzbuches und hat daher der Empfänger dieselben auf die Aufforderung des Schiffers ohne Verzug vorzunehmen.

Ist der Empfänger dem Schiffer nicht bekannt, so muſs die Aufforderung durch Bekanntmachung in den im § 1 genannten Zeitungen geschehen.

Die im § 604 unter Bezugnahme auf § 601 des Handelsgesetzbuches vorgeschriebene Benachrichtigung des Befrachters von der Hinterlegung der Güter kann durch Bekanntmachung in den im § 1 genannten Zeitungen erfolgen.

§ 8. [Übergangsbestimmungen.] Diese Verordnung findet Anwendung auf alle Seeschiffe und deren Leichter im hiesigen Hafen, welche nicht schon vor der Gültigkeit derselben ihre Löschbereitschaft angezeigt haben.

§ 9. Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1900 in Kraft.

2. Bremen.

Verordnung über die Löschung der Seeschiffe vom 12. Februar 1866 mit späteren Ergänzungen vom 6. Mai 1877, 2. November 1879 und 12. Mai 1883.

Im Interesse des Frachtgeschäfts wird in betreff derjenigen Seeschiffe, deren Frachtgut nach der Stadt Bremen bestimmt ist, deren Tiefgang aber bei gewöhnlichem Wasserstande das Hinauffahren bis zur Stadt Bremen nicht gestattet, in Gemäfsheit verfassungsmäfsiger Beschlufsnahme das Nachstehende verordnet.

§ 1. Hinsichtlich der Bestimmung des Weserplatzes unterhalb Bremen, an welchen der Schiffer das Schiff zur Löschung der Ladung hinzulegen hat, bleibt es bei dem bisherigen Recht[1]), insbesondere bei der Verpflichtung des Schiffers, jeder rechtzeitigen Anweisung des Löschplatzes von seiten der Ladungsempfänger Folge zu leisten. Unter allen Umständen gilt eine Anweisung noch als rechtzeitig, wenn sie innerhalb der nächsten 24 Stunden nach Ankunft des Schiffes auf der Reede von Bremerhafen erfolgt.

In den Monaten November, Dezember, Januar und Februar und sobald aufserdem die Weser nicht frei vom Eise ist, darf jedoch weder ein Ladungsempfänger einen Platz zum Löschen der Ladung anweisen, noch ein Schiffer in Ermangelung einer Anweisung einen Löschplatz wählen, der nicht mit der Stadt Bremen durch eine Eisenbahn verbunden ist.

§ 2. Der Transport des Frachtgutes vom Löschplatz nach Bremen geschieht auf Gefahr und Kosten des Ladungsempfängers, welcher daher das Frachtgut am Löschplatze in Empfang zu nehmen hat.

Wegen verweigerter oder verzögerter Empfangnahme kommen die Vorschriften des Handelsgesetzbuches (Art. 595 ff.) über verweigerte oder verzögerte Abnahme zur Anwendung.

Die Übernahme des Frachtgutes gilt erst nach Ankunft der Ware in Bremen als vollendet. Der Schiffer ist verpflichtet, das Frachtgut am Löschplatze auszuliefern, ohne vorab die Zahlung der Fracht oder die Erfüllung der übrigen Obliegenheiten des Empfängers beanspruchen zu können. Er ist jedoch berechtigt, die Auslieferung des Frachtguts so lange zurück zu halten, bis ihm durch eine ihm auszuhändigende Bescheinigung einer hiesigen Bankanstalt nachgewiesen ist, dafs die Fracht, sowie das ihm oder dem Verfrachter nach dem Frachtvertrage oder dem Konnossemente aufserdem Gebührende etc. etc. für ihn hinterlegt sei.

Welche Bankanstalten zur Annahme dieser Hinterlegungen ermächtigt sind, bestimmt die Handelskammer. Sie bringt dieselben am Anfange eines jeden Kalenderjahres zur öffentlichen Kunde.

Werden indes Güter am Löschplatz zum Zweck der Lagerung belassen oder werden sie von da nicht nach dem Bestimmungsort verladen, sondern nach einem anderen Platz verladen, so gilt damit die Übernahme als geschehen und tritt die Zahlungspflicht des Empfängers nach Mafsgabe der Art. 615 ff. des Handelsgesetzbuches ein.

§ 3. Der Schiffer ist verpflichtet, auf Verlangen eines oder mehrerer der beteiligten Ladungsempfänger von der ihm in den Art. 602 und 605 des Handelsgesetzbuchs eingeräumten Befugnis, die Empfänger von Stückgütern zur unverzüglichen Empfangnahme derselben anzuhalten und im Falle der Verzögerung die Güter niederzulegen, nach Mafsgabe der vorgedachten Artikel gegen jeden einzelnen Empfänger Gebrauch zu machen.

---

[1]) Hierüber s. N. 1 a. E. zu § 592.

§ 4. Im Falle der Befrachtung eines Schiffes im Ganzen dauert die Löschzeit, falls unter den Parteien nichts anderes verabredet ist:

1. bei Segelschiffen,

	wenn dieselbe beginnt in der Periode	
	vom 1. März bis zum 31. Oktober	vom 1. November bis zum letzten Februar
bis zur Gröfse von 100 gemessenen Reg.-Tons Netto Raumgehalt einschliefslich	6 Tage	6 Tage
von über 100 bis 200 Reg.-Tons einschliefslich	7 -	7 -
- - 200 - 300 - - -	8 -	8 -
- - 300 - 400 - - -	10 -	10 -
- - 400 - 500 - - -	12 -	12 -
- - 500 - 600 - - -	13 -	14 -
- - 600 - 700 - - -	14 -	15 -
- - 700 - 800 - - -	15 -	16 -
- - 800 - 900 - - -	16 -	17 -
- - 900 - 1000 - - -	17 -	18 -
- - 1000 - 1100 - - -	18 -	19 -
- - 1100 - 1200 - - -	19 -	20 -
- - 1200 - 1300 - - -	20 -	21 -
- - 1300 - 1400 - - -	21 -	22 -
- - 1400 - 1500 - - -	22 -	23 -

und so fort für jede weitere 100 Tons 1 Tag mehr.

2. bei Dampfern,

	wenn dieselbe beginnt in der Periode	
	vom 1. März bis zum 31. Oktober	vom 1. November bis zum letzten Februar
bis zur Gröfse von 200 gemessenen Reg.-Tons Netto Raumgehalt einschliefslich	3 Tage	4 Tage
von über 200 bis 300 Reg.-Tons einschliefslich	4 -	5 -
- - 300 - 400 - - -	5 -	6 -
- - 400 - 600 - - -	6 -	7 -
- - 600 - 800 - - -	7 -	8 -
- - 800 - 1000 - - -	8 -	9 -
- - 1000 - 1200 - - -	9 -	10 -
- - 1200 - 1400 - - -	10 -	11 -
- - 1400 - 1600 - - -	11 -	12 -
- - 1600 - 1800 - - -	12 -	13 -
- - 1800 - 2000 - - -	13 -	14 -

und so fort für jede weitere 200 Tons 1 Tag mehr.

Der Beginn der Löschzeit richtet sich nach Art. 595 des Handelsgesetzbuches.

Im Hafen von Bremerhaven darf die Löschung eines Schiffes nur an dem vom Hafenmeister angewiesenen Löschplatze geschehen (vgl. §§ 12 und 13 der Hafenordnung vom 25. Januar 1873).

Bei nur teilweise beladenen Schiffen wird die Löschzeit verhältnismäfsig kürzer berechnet.

Sonn- und Feiertage kommen bei Berechnung dieser Fristen nicht in Anschlag.

§ 5. Bei der Empfangnahme des Frachtgutes steht dem Empfänger während der Löschzeit das Wägen und Messen an Bord des Schiffes frei.

§ 6. Verlust und Beschädigung der Güter, welche bei der Empfangnahme aus einem Seeschiffe äufserlich erkennbar waren, können später nur geltend gemacht werden, wenn von deren Vorhandensein dem Schiffer oder seinem Stellvertreter bei der Empfangnahme schriftlich oder sonst in genügender Weise Anzeige gemacht worden ist.

§ 7. Die Fracht gleich wie das dem Schiffer oder dem Verfrachter nach dem Frachtvertrage oder dem Konnossemente aufserdem Gebührende ist — abgesehen von dem in § 2 Abs. 4 erwähnten Falle — in der Stadt Bremen am zweiten Werktage nach erfolgter Ankunft des Frachtgutes daselbst, jedenfalls aber, solche Ankunft mag bereits erfolgt sein oder nicht, spätestens am zehnten Tage nach der Empfangnahme desselben aus dem Seeschiffe zu bezahlen.

Die Fristberechnung geschieht für jedes Konnossement besonders und beginnt für die Frachtzahlung auf jedes Konnossement mit dem Tage, welcher auf die Ablieferung des letzten Stückes der in dem Konnossement bezeichneten Güter vom Bord des Seeschiffes folgt.

3. Altona.

Ortsstatut, betreffend die Löschzeit für Seeschiffe im Altonaer Hafen, vom 14. Januar 1886, bestätigt von der Königlichen Regierung zu Schleswig am 5. März 1886.

Für die Löschzeit der Seeschiffe kommen, wenn nicht durch Vertrag Abweichungen festgesetzt sind, die folgenden Bestimmungen zur Anwendung:

§ 1. [Beginn der Löschzeit.] Bei der Verfrachtung eines Schiffes im Ganzen hat der Schiffer, sobald er zum Löschen fertig und bereit ist, die in Gemäfsheit Art. 595 des Handelsgesetzbuchs vorgeschriebene Anzeige dem Empfänger — falls nichts anderes verabredet worden — an einem Werktage bis um 2 Uhr Nachmittags zugehen zu lassen. Mit dem auf die Anzeige folgenden Werktage beginnt die Löschzeit. Eine nach 2 Uhr Nachmittags gemachte Anzeige gilt als rechtzeitig am folgenden Werktage beschafft.

Wenn der Empfänger dem Schiffer unbekannt ist, so mufs die Anzeige durch öffentliche Bekanntmachung in hiesigen und Hamburger Zeitungen erfolgen. Der Magistrat wird diejenigen Blätter bestimmen, in welchen die Bekanntmachung zu erlassen ist. Die Anzeige gilt in solchem Falle als an dem Tage beschafft, an welchem die Bekanntmachung in der dazu bestimmten Zeitung enthalten ist. Ist dieser Tag ein Sonn- oder Feiertag, so gilt die Anzeige als rechtzeitig am nächsten Werktage gemacht.

§ 2. [Dauer der Löschzeit.] Bei der Verfrachtung eines Schiffes im Ganzen, dessen Ladung an einen Empfänger geht, dauert die Löschzeit:

a. bei Segelschiffen,

	wenn dieselbe beginnt in der Periode vom 1. März bis zum 31. Oktober	vom 1. November bis zum letzten Februar
bis zur Gröfse von 85 kbm (30 Reg.-Tons) Netto Raumgehalt einschliefslich	3 Tage	3 Tage
von über 85— 170 kbm (30— 60 R.-T.) einschl.	4 -	4 -
- - 170— 280 - (60— 99 - - -	6 -	7 -
- - 280— 560 - (99—198 - - -	8 -	9 -
- - 560— 850 - (198—300 - - -	9 -	10 -
- - 850—1130 - (300—400 - - -	11 -	12 -
- - 1130—1420 - (400—501 - - -	13 -	14 -

	wenn dieselbe beginnt in der Periode vom 1. März bis zum 31. Oktober	vom 1. November bis zum letzten Februar
von über 1420—1700 kbm (501—600 R.-T.) einschl.	14 Tage	16 Tage
- - 1700—1980 - (600—699 - - -	15 -	17 -
- - 1980—2270 - (699—801 - - -	16 -	18 -
- - 2270—2550 - (801—900 - - -	17 -	20 -
- - 2550—2830 - (900—999 - - -	18 -	21 -

und für jede weitere 170 kbm (60 Reg.-Tons) im Sommer und 140 kbm (49½ Reg.-Tons) im Winter 1 Tag mehr.

b. bei Dampfschiffen,

	wenn dieselbe beginnt in der Periode vom 1. März bis zum 31. Oktober	vom 1. November bis zum letzten Februar
bis zur Gröfse von 560 kbm (198 Reg.-Tons) Netto Raumgehalt einschliefslich	3 Tage	4 Tage
von über 560— 850 kbm (198—300 R.-T.) einschl.	4 -	5 -
- - 850—1130 - (300—400 - - -	5 -	6 -
- - 1130—1700 - (400-600 - - -	6 -	7 -
- - 1700—2270 - (600—801 - - -	7 -	8 -

und für jede weitere 560 kbm (198 Reg.-Tons) 1 Tag mehr.

Über die Gröfse des Schiffes entscheidet die Angabe im Certifikat bezw. der Mefsbrief, und zwar der deutsche Mefsbrief, insoweit die Anerkennung ausländischer Mefsbriefe nicht vertragsmäfsig gesichert ist.

§ 3. [Berechnung der Löschzeit und Überliegezeit.] Bei Berechnung der Lösch- und Überliegezeit werden die Tage in fortlaufender Reihenfolge gezählt; insbesondere kommen in Ansatz diejenigen Tage, an welchen der Empfänger durch Zufall die Ladung abzunehmen verhindert ist.

Nicht in Ansatz kommen jedoch für die Löschzeit:

1. die Sonn- und Feiertage,
2. die Tage, an denen durch Wind und Wetter oder durch irgend einen anderen Zufall der Transport nicht nur der im Schiffe befindlichen, sondern jeder Art von Ladung von dem betreffenden Schiffe an das Land verhindert ist,
3. die Tage, an denen durch Wind und Wetter oder durch irgend einen anderen Zufall die Ausladung aus dem Schiffe verhindert ist.

Für die Überliegezeit kommen dagegen alle Tage mit einziger Ausnahme der unter Ziffer 3 bezeichneten in Ansatz.

Für die Tage, welche bei der Lösch- bezw. Überliegezeit nicht in Ansatz kommen, ist Liegegeld nicht zu entrichten.

§ 4. [Verpflichtung des Schiffers.] Der Schiffer hat die ihm obliegenden Arbeiten bei der Entlöschung mit thunlichster Beschleunigung zu besorgen. Er hat das sich nach § 2 ergebende Durchschnittsquantum per Tag dem Empfänger zur Verfügung zu stellen und ist auch darüber hinaus zu einer den Umständen des Falles entsprechenden Mehrleistung verpflichtet.

§ 5. [Entlöschung von Leichtern.] Die vor Ankunft des Schiffes im Hafen vorgenommene teilweise Löschung der Ladung in Leichter beeinflufst die Anwendung der vorstehenden Bestimmungen über Beginn und Berechnung der Löschzeit auf dasselbe nicht. Namentlich beginnt auch in diesem Falle die Löschzeit erst in Gemäfsheit des § 1 nach Ankunft und Löschbereitschaft des Schiffes im hiesigen Hafen.

Die Leichter sind nach ihrer Ankunft auf die Aufforderung des Leichterschiffers ohne Verzug zu entlöschen (§ 7).

§ 6. [Teilverfrachtung von Schiffen.] Wenn ein verhältnismäſsiger Teil oder ein bestimmt bezeichneter Raum des Schiffes verfrachtet ist, so hat jeder Teilempfänger von der im § 2 festgesetzten Löschzeit eine dem Verhältnisse des Teils zu dem Gesamtraumgehalt des Schiffes entsprechende Löschzeit zu beanspruchen und beginnt die Löschzeit für jeden Teilempfänger nach der ihm in Gemäſsheit des § 1 gemachten Anzeige der Löschbereitschaft der Teilladung.

§ 7. [Entlöschung von Stückgütern.] Für die Entlöschung von Stückgütern gilt der Art. 605 des Handelsgesetzbuchs, und hat daher der Empfänger dieselben auf die Aufforderung des Schiffers ohne Verzug abzunehmen. Ist der Empfänger dem Schiffer nicht bekannt, so muſs die Aufforderung durch öffentliche Bekanntmachung in den vom Magistrat in Gemäſsheit des § 1 bestimmten Zeitungen geschehen. Die im Art. 605 unter Bezugnahme auf Art. 602 des Handelsgesetzbuchs vorgeschriebene Benachrichtigung des Befrachters kann durch öffentliche Bekanntmachung in den vom Magistrat in Gemäſsheit des § 1 bestimmten Zeitungen erfolgen.

B. Ortsgebräuche (örtliche Gewohnheitsrechte)[1].

1. Lübeck.

Zu § 561 H.G.B.: Ablader (Befrachter) trägt die Kosten bis an die Reeling, falls nicht die Übernahme schiffsseitig schon am Land — bevor das Schiff ladebereit ist — stattfindet.

Zu § 593 H.G.B.: Das Schiff liefert die Ware nur bis an die Reeling.

2. Harburg.

Die Handelskammer hat eine im Jahresbericht für 1899 S. 6 und 7 abgedruckte Bekanntmachung, betreffend die Löschzeit für Seeschiffe im Harburger Hafen, vom 6. Februar 1900, erlassen, in welcher ein Anschluſs an die in Hamburg geltenden Vorschriften „behufs Bildung eines Ortsgebrauches“ die allgemeine Befolgung gewisser Bestimmungen, insbesondere Annahme gewisser Löschzeiten empfohlen wird.

3. Flensburg.

Zu § 593 H.G.B.: Das Schiff liefert die Ware nur bis an die Reeling.

Zu § 595 H.G.B.: Die Kammer teilt mit, daſs dort als Löschzeit (falls solche vertragsmäſsig nicht fixiert) „gerechnet wird“

bei Dampfern bis 1000 Tons Ladung 200 Tons per Arbeitstag,
- - über 1000 - - 250 - - -

Ob sich in dieser Beziehung ein fester Ortsgebrauch gebildet hat, scheint nicht ganz sicher zu sein.

4. Kiel.

Aus gedruckten „Handelsgebräuchen in Kiel“, festgestellt nach Ermittelungen der Handelskammer.

Zu §§ 561, 593 H.G.B.: „Nur bei Stückgütern muſs die Ladung auf Kosten des Schiffes an Bord genommen resp. ans Land gebracht werden.“ (So Handelsgebräuche A. 6 e.)

---

[1]) Die nachstehenden Ortsgebräuche sind mir nach Anfrage von den Handelskammern bezw. Vorstehern der Kaufmannschaft mitgeteilt. Ich habe aus den mitgeteilten Gebräuchen das ausgesondert, was von dem Gesetz nicht abweicht oder gegenüber dem Gesetz keine Gültigkeit hat, und auch alles, was nicht den Charakter eines örtlichen Gewohnheitsrechtes hat.

Bei Löschen von Mauersteinen mufs der Schiffer die Steine vom Deck aus nach dem Bollwerk der Brücke hinauf werfen, wo der Arbeiter des Empfängers dieselben entgegennimmt. Ist das Bollwerk zu hoch, mufs der Empfänger noch auf einem Gerüst zwischen Deck und Brücke einen Mann stellen. (So Handelsgebräuche Anl. III.)

Zu § 595 H.G.B.: Löschzeit bei Holzladungen:

Segler haben mindestens an einem Tag zu löschen:

a. in der Gröfse bis 100 stand — 10 stand,

b. bei gröfseren Fahrzeugen — 12—15 stand. (So Handelsgebräuche A. 3.)

Löschzeit bei Kohlenladungen:

Es wird als Durchschnittsquantum per Arbeitstag bei Seglern 30 Tons, bei Dampfern von 600—800 Tons circa 250 Tons, bei gröfseren Dampfern circa 300 Tons „gerechnet". (So Handelsgebräuche Anl. 4.) Arbeitstage sind Werktage mit Ausnahme solcher, an denen höhere Gewalt das Arbeiten nicht gestattet.

Die Löschzeit beginnt bei Dampfern sofort nach Anzeige der Löschbereitschaft. (Handelsgebräuche A. 6b und 9.)

Orderhafen: Schiffer mufs 24 Stunden auf Order warten, nach dieser Zeit kann er Liegegeld beanspruchen. (Handelsgebräuche Anl. V.)

5. Rostock.

Zu §§ 568, 598 H.G.B.: Dauer der Lade- und Löschzeit: bei Seglern 30, bei Dampfern 300 Tons per Tag; Sonn- und Feiertage zählen nicht mit. Die Lade- und Löschzeit wird nur durch höhere Gewalt unterbrochen.

6. Stettin.

Die §§ 51, 52, 62 der dortigen gedruckten Handelsgebräuche der „Stettiner Börse" erklären bestimmte Lade- beziehentlich Löschzeiten als angemessen. Die Fristen sind verschieden je nach der Ware, die zu laden oder zu löschen ist. Es ist jedoch nicht ersichtlich, dafs sich auf Grund dieser Erklärungen der Stettiner Börse ein wirklicher Ortsgebrauch gebildet hat und es wird daher auf Abdruck verzichtet, zumal eine Revision und Neuredaktion der „Handelsgebräuche" beabsichtigt wird.

7. Danzig.

Zu § 561 H.G.B.: Holz wird längsseits, jede andere Ware bis an Bord von dem Befrachter (Ablader) geliefert.

Zu § 595 H.G.B.: Es bestehen ferner über die Dauer der Löschzeit zwischen den Interessenten (Reeder und Kaufleuten) generelle Vereinbarungen, welch ein Ermangelung anderer Abreden mafsgebend sein sollen, und zwar

für Roheisen vom 30. März 1876,
für Petroleum (in Abänderung früherer Normen vom November 1877) vom 30. Oktober 1886,
für Zucker vom 10. Juni 1895,
für Melasse vom 24. Oktober 1898.

Diese Normen sind von den Vorstehern der Kaufmannschaft öffentlich bekannt gemacht und sollen nach Mitteilung derselben zu Ortsgebräuchen geworden sein. Jedoch dürfte dies höchstens in betreff der Löschzeiten von Roheisen und Petroleum möglich sein, da die Vereinbarungen in betreff von Zucker und Melasse noch zu neuen Datums sind, als dafs auf Grund derselben sich schon ein fester Ortsgebrauch gebildet haben sollte.

In dem Abkommen über die Löschzeit bei Ladungen von Roheisen sind auch Bestimmungen über die Zeit der Feststellung des Gewichts entlöschter Ladungen und die Kosten derselben enthalten. Es wird dabei die nach § 609 H.G.B. gesetzlich bestehende Frist zur Feststellung erweitert. Eine solche Erweiterung kann aber dem Gesetz entgegen nicht durch Orts-

gebrauch geschehen. Dieser Teil des Abkommens hat also sicher nur dann Geltung, wenn ausdrücklich auf Grund dieser Bedingungen kontrahiert wird. Dasselbe gilt in betreff der übrigen Normen, soweit aus ihnen sich noch nicht Ortsgebräuche gebildet haben sollten.

8. Elbing.

Hier sind gedruckte „Ortsgebräuche bei dem Schiffahrtsverkehr zu Elbing", publiziert im November 1887 von den Ältesten der Kaufmannschaft, vorhanden, die, soweit dieselben die Seeschiffahrt betreffen und hier Geltung beanspruchen können, lauten wie folgt:

1. In Bezug auf die Ladungsplätze (Art. 561 des H.G.B.)[1].
   a. Jedes Fahrzeug hat überall innerhalb des städtischen Territoriums, d. h. vom Anfangspunkte des Treideldamms bis zur südlichen Grenze des Fischer-Vorbergs, hinzulegen, wo die Tiefe des Wassers und der Durchgang durch die Brücken es gestattet. Auch ist jedes Fahrzeug verpflichtet, nach der Neustädter Fähre zu verholen, in welchem Falle vom Ablader resp. Empfänger das zweite Baumgeld entrichtet wird. Sobald die Verholung von der Stadt aus geschieht, ist für ein Fahrzeug über 80 Kubikmeter oder 800 Centner 6 Mark zu vergüten.
   b. Wenn der Schiffer mehr als eine Brücke zu passieren hat, so hat die Kosten des Öffnens der zweiten Brücke (wenn solches überhaupt zu bezahlen ist) der Ablader oder Empfänger zu tragen, ebenso bei mehrmals passierten Brücken hat Ablader und Empfänger für den wiederholten Durchgang die Kosten zu entrichten.
2. In betreff der Löschungsplätze (Art. 593 des H.G.B.).

Das oben ad a Gesagte bezieht sich auch im allgemeinen auf die Löschung der Ladung.
   a. Bei Löschung von Waren an mehrere Empfänger, die nicht der zollamtlichen Kontrolle unterliegen, ist der Schiffer verpflichtet, zwischen den Brücken am Bollwerk anzulegen.
   b. Sollten die Waren eines Empfängers ein Drittel der ganzen Ladung oder mehr ausmachen, so ist der Schiffer verpflichtet, an dem von dem betreffenden Empfänger anzuweisenden Platz zu verholen.

3. Getreide, Saaten (Saat in Tonnen ausgeschlossen), Knochen, Kohlen, altes Eisen, Ölkuchen und Formsand hat der Befrachter kostenfrei auf das Deck des Fahrzeuges zu liefern (Art. 562 des H.G.B.).

4. Der Verfrachter trägt die Kosten der Ausladung nicht allein aus dem Fahrzeuge, sondern auch bis auf das Bollwerk mit Ausnahme von Getreide und Saaten, welche der Befrachter aus dem Schiffsraume selbst zu nehmen hat.

Knochen, Kohlen, altes Eisen, Ölkuchen sind vom Verfrachter bis auf das Deck zu liefern (Art. 594 des H.G.B.).

5. Bei Überladungen von Bord zu Bord ist der Verfrachter mindestens zu der Hülfsleistung verpflichtet, welche ihm bei gewöhnlicher Löschung obliegt.

6. Das Messen oder Verwiegen des Getreides und Saaten geschieht sowohl bei der Abladung als Löschung auf dem Speicher, auch das Messen der Kohlen findet auf den Hofplätzen der ersten und zweiten Reihe der Speicher, ebenso auf den übrigen Plätzen der Stadt in gleicher Entfernung statt, soweit überhaupt der Transport durch Karren zu bewirken und unter der Bedingung, dafs die Vermessung beim Auskarren geschieht.

---

[1]) Es ist hier, wie überhaupt in den Ortsgebräuchen 8—10 das alte H.G.B. citiert, an Stelle dessen Artikel nunmehr die entsprechenden Paragraphen des neuen H.G.B. zu lesen sind.

7. Die Lade- resp. Löschzeit (Art. 569 p. 596 des H.G.B.).

Bei Seeschiffen nicht über 120 Kubikmeter werden vier Werktage sowohl zum Laden als auch zum Löschen festgesetzt. Über 120 inkl. 200 Kubikmeter fünf Werktage, von 200 bis 400 Kubikmeter sieben Werktage. Bei Schiffen über diese Gröfse hinweg kommen für jede 200 Kubikmeter noch zwei Werktage hinzu. Solche Tage, an welchen wegen anhaltenden Regenwetters die betreffende Ladung nicht hat abgeladen oder gelöscht werden können, zählen nicht mit (Art. 574, 576, 598 p. 600 des H.G.B.)[1].

9. Memel.

Aus den gedruckten „Handels- und Schiffahrtsgebräuchen in Memel, neu zusammengestellt am 27. Juni 1889", kommen hier als seerechtliche Ortsgebräuche folgende in Betracht:

Abschnitt II. Wegen der Kosten beim Vermessen, Wiegen etc.

§ 20. Beim Verladen werden vom Ablader Getreide und Saaten in das Schiff oder in den Kahn geschüttet, Güter in gröfseren Ballen und Fässern bis an das Bohlwerk resp. Schiff, Flachs und andere Güter, mit Ausnahme von Holzwaren, frei auf das Deck geliefert.

§ 21. Wenn beim Verladen von Holz in Segelschiffe laut Schlufsschein dasselbe „frei an Bord nach Usance des Platzes" vom Befrachter zu geben ist, so mufs es sich der Verfrachter bei offenem Wasser auf seine Kosten holen lassen. Balken, mit Ausnahme von Eichen, werden vom Ablader in Flösser gebunden und geschnittene Waren, Stäbe und andere eichene Holzwaren in Prähmen resp. auf Flösser geladen dem Kapitän am Holzplatze übergeben. Die Prähme resp. Flösser ist der Kapitän verpflichtet, nach erfolgter Entladung sofort für seine Rechnung und Gefahr am Holzplatze zurückzuliefern.

Bei Dampfern mufs zwar der Verfrachter Sleepers oder Balken und andere Hölzer, die im Wasser geflöfst werden, für seine Rechnung ebenfalls holen lassen, doch ist es Gebrauch, dafs ihm von dem Ablader die halben Transportkosten vergütet werden, während geschnittene Holzwaren und Stäbe frei längsseits des Dampfers in Prähmen oder per Fuhre für Rechnung des Abladers geliefert werden.

In Fällen, wo das Schiff sich an den betreffenden Ladeplatz legen kann, werden Stäbe und geschnittene Holzwaren vom Ablader aufs Bohlwerk oder Ufer geliefert, von wo sie der Kapitän zu empfangen und für seine Rechnung ins Schiff zu nehmen hat.

Falls ein Teil der vom Kapitän oder Steuermann beim Empfange bescheinigten Holzladung auf dem Wege zum oder am Schiffe verloren gehen sollte, so ist der Kapitän zwar verpflichtet, für das ganze empfangene Quantum Konnossement zu unterzeichnen, jedoch bleibt es ihm unbenommen, den verloren gegangenen Teil darin zu vermerken, wenn er gerichtlichen oder notariellen Protest darüber dem Ablader eingehändigt hat.

§ 22. Wenn die Fracht für Steinkohlen „per ausgeliefert Gewicht" bedungen ist und der Kapitän amtliche Verwiegung verlangt, so tragen Schiff und Empfänger die Wiegekosten zur Hälfte, anderenfalls fallen die Kosten des Verwiegens dem Empfänger allein zur Last. Falls Bezahlung der Fracht in englischem Gelde bar stipuliert ist, so wird der Kurs 5 Pfennige unter der letzten Berliner Notierung von „kurz London" berechnet.

---

[1]) Die Ortsgebräuche setzen auch den Betrag des Liegegeldes (abgestuft nach der Gröfse des Schiffes) fest. In dieser Beziehung entbehren Ortsgebräuche aber der Gültigkeit, vgl. Bem. zu § 572 H.G.B.

Abschnitt III. Ortsgebräuche bei dem Schiffahrtsverkehre.

§ 26. Die Lade- resp. Löschzeit ist für Segelseeschiffe:

a. für Waren aller Art mit Ausnahme von geschnittenen Holzwaren und Schraubgütern:

8 Arbeitstage für Schiffe von gemessenen bis 200 Kubikmeter inkl., und für jede gemessenen 100 Kubikmeter 1 Arbeitstag mehr.

b. für geschnittene Holzwaren:

8	Arbeitstage	für	Schiffe	von	gemessenen	bis	200	Kubikmeter	inkl.
11	-	-	-	-	-	-	300	-	-
13	-	-	-	-	-	-	400	-	-
14	-	-	-	-	-	-	500	-	-
15	-	-	-	-	-	-	600	-	-
16	-	-	-	-	-	-	700	-	-
17	-	-	-	-	-	-	800	-	-

u. s. w. für jede gemessenen 200 Kubikmeter 1 Arbeitstag mehr.

Für Segelschiffe, welche Schraubgüter laden oder löschen, beträgt selbige 10 000 Kilogramm pro Arbeitstag.

Unter Arbeitstagen werden nur diejenigen Tage verstanden, an welchen die betreffende Ladung ans resp. vom Schiff gebracht und übergenommen, resp. gelöscht werden kann.

§ 28. Die in Art. 568 und 595 des H.G.B. vorgeschriebenen Anzeigen an den Befrachter oder Empfänger müssen persönlich durch den Schiffer oder schriftlich durch ihn oder dessen Stellvertreter vor 6 Uhr Abends geschehen.

Ist sein Empfänger ihm aber unbekannt, so hat er jene Anzeige durch ein öffentliches Lokalblatt zu machen. Unter dem auf die Anzeige folgenden Tag wird kein Sonn- oder Feiertag verstanden.

§ 29. In Bezug auf die Ladungs- und Löschungsplätze ist es ortsüblicher Gebrauch, daſs jedes Wasserfahrzeug, wenn nichts anderes durch Kontrakt abgemacht ist, an alle innerhalb des Hafengebiets befindliche und ihm vom Verlader oder Empfänger angewiesene Stellen, wo die Tiefe des Wassers und der Durchgang durch die Brücken es gestattet, hinzulegen hat; jedoch dürfen behufs des Ladens resp. Entlöschens Fahrzeuge von gemessenen bis 500 Kubikmeter inkl. nicht mehr als dreimal verholen, wogegen solche von gemessenen über 500 Kubikmeter auf Verlangen für jede angefangenen weiteren gemessenen 500 Kubikmeter einmal verholen müssen.

Der Schiffer (Verfrachter) ist nicht verpflichtet, durch einmal passierte Brücken behufs weiterer Einnahme oder Entlöschung seiner Ladung nochmals durchzuholen, ebensowenig ist er verpflichtet, mehr als einmal vom Winterhafen resp. Ballastplatz nach der Dange oder umgekehrt zu verholen.

Bei Stückgutsladungen von verschiedenen Befrachtern hat der Schiffer (Verfrachter) zur Einnahme der Ladung das Fahrzeug an die von dem Hauptbefrachter bestimmte Stelle hinzulegen, insofern das Königliche Hauptzollamt es gestattet, wogegen die Entlöschung zollpflichtiger Waren, wenn mehrere Empfänger sind, an einem vom Königlichen Hauptzollamte zu bestimmenden Löschungsplatze geschieht.

Diejenige Zeit, welche ein Fahrzeug nach Einnahme der ersten vom Empfänger oder Ablader ihm angewiesenen Lösch- oder Ladestelle durchs Verholen nach einer anderen Stelle auf Wunsch oder Veranlassung des Empfängers oder Abladers der Ladung verliert, geht für Rechnung des Empfängers resp. Abladers.

In Ermangelung einer rechtzeitigen oder gleichmäſsigen Anweisung, oder wenn die Wassertiefe, die Sicherheit des Schiffs oder die örtlichen Verordnungen oder Einrichtungen die Befolgung der Anweisung betreffs des Löschungsplatzes nicht gestatten (Art. 593 des H.G.B.), so ist der ortsübliche Entlöschungsplatz derjenige innerhalb des Hafengebiets, wo sich der Schiffer mit seinem Fahrzeuge gerade befindet, und zwar so lange, bis demselben

in Gemäßheit der anfänglich erwähnten Umstände ein anderer Löschungsplatz angewiesen wird.

§ 30. Ist der vom Befrachter oder Empfänger angewiesene Ladungs- oder Löschungsplatz zur Zeit nicht zu erreichen, so muſs der Schiffer (Verfrachter) so nahe als möglich mit dem Schiffe an die ihm angewiesene Stelle hinlegen.

§ 31. Der Empfänger kann Getreide aus Wasserfahrzeugen, falls nicht eine Überladung von Bord zu Bord geschieht, in dem Fahrzeuge oder auf dem Speicher messen oder verwiegen lassen.

Sobald ein Raum auf dem Speicher vollgetragen ist, oder die Entlöschung durch die Witterung unterbrochen wird, kann der Überlieferer die sofortige Vermessung resp. Verwiegung des aufgetragenen Getreides verlangen.

Das aufgetragene Getreide lagert auf Gefahr des Empfängers, auch bevor es ihm zugemessen resp. zugewogen ist. Bei der Verladung, mit Ausnahme einer Überladung von Bord zu Bord, geschieht das Messen auf dem Speicher.

10. Königsberg.

Aus den gedruckten „Handels- und Schiffahrtsgebräuchen in Königsberg in Preuſsen, zusammengestellt von dem Vorsteheramt der Kaufmannschaft vom 28. Februar 1890“, kommen hier als seerechtliche Ortsgebräuche folgende in Betracht:

VIII. Ortsgebräuche bei dem Schiffahrtsverkehre.

1. In Bezug auf die Ladungsplätze (Art. 561 des H.G.B.)[1]) ist Ortsgebrauch: Jedes Seefahrzeug hat überall innerhalb des städtischen Hafenbezirkes, zu welchem im Holzhandel auch Mühlenhof gerechnet wird, an die von den Befrachtern angewiesenen Stellen hinzulegen, wo die Tiefe des Wassers und der Durchgang durch die Brücken es gestattet; jedoch hat kein Fahrzeug die Verpflichtung, zu verholen, wenn ihm an einer Stelle bei einem Seeschiffe weniger als 20 Last[1]), bei einem Seedampfer weniger als 50 Last oder 500 Quarters, bei Hafer aber mindestens 100 Tons angewiesen werden. Auch ist der Schiffer nicht verpflichtet, durch einmal passierte Brücken nochmals durchzuholen; ein Dampfer ist nicht verpflichtet, an eine Ladestelle, an der er bereits geladen hat, nochmals zurückzukehren.

Bei Stückgutsladungen hat der Schiffer (Verfrachter) zur Einnahme der Ladung das Fahrzeug an die von dem Hauptbefrachter bestimmte Stelle hinzulegen.

2. In betreff der Löschungsplätze (Art. 593 des H.G.B.) ist Ortsgebrauch, das Seefahrzeug zu entlöschen:
   a. Bei zollpflichtiger Ladung an einem von dem Königlichen Hauptsteueramte zu bestimmenden Löschungsplatze.
   b. Bei zollfreier Ladung: Jedes Seefahrzeug hat überall innerhalb des städtischen Hafenbezirkes, zu welchem im Holzhandel auch Mühlenhof gerechnet wird, an die von den Ladungsempfängern angewiesenen Stellen hinzulegen, wo die Tiefe des Wassers und der Durchgang durch die Brücken es gestattet; jedoch hat kein Fahrzeug die Verpflichtung zu verholen, wenn ihm an einer Stelle bei einem Binnenfahrzeuge nicht wenigstens 10 Last, bei einem Seeschiffe nicht wenigsens 20 Last, bei einem Seedampfer nicht wenigstens 50 Last oder 500 Quarters, bei Hafer aber mindestens 100 Tons abgenommen werden. Auch ist der Schiffer nicht verpflichtet, durch einmal passierte Brücken nochmals durchzuholen;

---

[1]) Wie viel an Gewicht auf die Last zu rechnen s. unten IX.

ein Dampfer ist nicht verpflichtet, an eine Löschstelle, an der er bereits gelöscht hat, nochmals zurückzukehren.

Bei Stückgutsladungen hat der Schiffer (Verfrachter) zur Löschung das Fahrzeug an die von dem Hauptempfänger bestimmte Stelle hinzuholen.

c. Für Petroleum, Teer, Talg, Öl sind die ortsüblichen Löschungsplätze, das Ölmagazin und das Magazin der Königberger Handelscompagnie bei Cosse, für Heringe die Heringsbrücke und das Hundegat.

3. Ist der vom Befrachter oder Empfänger angewiesene Ladungs- oder Löschungsplatz zur Zeit nicht zu erreichen, so mufs der Schiffer (Verfrachter) so nahe als möglich an die ihm angewiesene Stelle hinlegen, und kommt er dadurch seiner Verpflichtung nach.

4. Getreide, Saaten und Knochen hat der Befrachter kostenfrei auf das Deck des See- oder Binnenfahrzeuges zu liefern (Art. 562 des H.G.B.). Ölkuchen hat der Befrachter in das Schiff zu verstauen.

5. Der Verfrachter trägt die Kosten der Ausladung nicht allein, sondern auch bis auf das Bohlwerk (Art. 594 des H.G.B.), nur bei Getreide und Saaten trägt der Empfänger auch die Kosten der Ausladung.

6. Das Wiegen des Getreides und der Saaten erfolgt beim Löschen nach Wahl des Empfängers an Bord oder ohne vorgängige Lagerung sofort auf dem Speicher. Bei Abladungen erfolgt das Wiegen des Getreides und der Saaten nach Wahl des Schiffers (Verfrachters) auf dem Speicher oder auf dem Fahrzeuge.

7. p. p.

8. p. p.

9. Die in Art. 568 und 595 des H.G.B. vorgeschriebenen Anzeigen an den Befrachter oder Empfänger müssen durch den Seeschiffer oder dessen Stellvertreter schriftlich, im Geschäftslokal des Befrachters oder Empfängers bis 6 Uhr Abends erfolgen.

10. Als eine vom Schiffer (Verfrachter) in ortsüblicher Weise kundgemachte Bereitschaft zum Laden oder Löschen wird, wenn der Dritte oder der Empfänger dem Schiffer unbekannt ist, die öffentliche Bekanntmachung durch Aushang an der Börse seitens des Schiffers (Verfrachters) oder dessen Stellvertreters angesehen (Art. 578, 579 l. c. und Art. 605 l. c.).

11. p. p.

12. Wenn ein Seeschiff hier nicht volle Ladung einnehmen kann, sondern Leichterfahrzeuge braucht, so ist die in die Leichterfahrzeuge genommene Ladung als ein Teil der Ladung des Seeschiffes anzusehen, und hat der Kapitän über den in die von ihm gestellten Leichterfahrzeuge genommenen Teil der Ladung ebenso Konnossement zu zeichnen als über die in das Seeschiff selbst genommene Ladung [1]).

13. Wenn ein Seeschiff hier mit Leichterfahrzeugen angekommen ist, so können die Leichterfahrzeuge erst, nachdem das Seeschiff selbst entlöscht ist, die Löschung verlangen und nur in der Reihenfolge, wie sie angekommen sind.

IX. p. p.

Als Schiffslast wird angenommen:

Bei	Wicken, Bohnen und Erbsen	2500 Kilo.
-	Weizen	2400 -
-	Roggen	2250 -
-	Leinsaat, Rübsaat, Raps, Hanfsaat und andere Ölsaaten, Kleesaat, Gerste, Buchweizen, Buchweizengrütze, Mohn, Kümmel, Mehl, Butter, Kirschsaft	2000 -

[1]) Es darf der Schiffer solchenfalls aber nur die Übernahme, nicht die Abladung im Konnossement bescheinigen, vgl. § 642 H.G.B. und Bem. Nr. 1b zu § 651.

Bei	Hafer und Timotheesaat	1500 Kilo.
-	Steinkohlen	2250 -
-	Eisen, Kupfer, Talg, Potasche, Öle aller Art, Ölkuchen, Knochenkohle, Cement, Spiritus, Syrup und Rohrzucker	2000 -
-	Papier, Tauwerk und raffiniertem Zucker	1500 -
-	Leinwand	1250 -
-	Knochen, Flachs, Hanf, Heede, Lumpen, Sämereien, Borsten in Fässern, Hanfgarn, Häuten, Fellen, Haaren, Kunstwolle (Shoddy) und Hopfen	1000 -
-	Wolle, Federn, Federposen, leeren Fastagen, Möbeln, Cigarren	500 -
-	Matten	160 Kilo à 5 Stück
-	Getränken	1756 Liter.
-	Holz	$2^1/_2$ Kubikmeter.
-	Pipenstäben	120 Stück.
-	Heringen und Heringslake	13 Tonnen.
-	Säe- und Leinsaat in Tonnen	12 -

II. Hamburger Frachtbedingungen seit 1885 [1].

(Entnommen einem Konnossement des Norddeutschen Lloyd.)

I. Der Reeder ist verantwortlich dafür, dafs das Schiff gehörig eingerichtet, ausgerüstet, bemannt und verproviantiert, sowie in seetüchtigen Stand gesetzt und fähig gemacht ist, die beabsichtigte Reise zu vollführen; ebenso für Fehler oder Nachlässigkeit seiner Angestellten in betreff der ordnungsmäfsigen Stauung, Verwahrung, Behandlung und Ablieferung der Ladung. Alle Vereinbarungen und Klauseln, welche dem entgegenstehen, sollen null und nichtig und ohne rechtsverbindliche Kraft sein.

II. Der Reeder ist nicht verantwortlich für die Gefahren der See, für Feuer, Feinde, Seeräuber, Beraubung, Barratterie, Arrest und Verfügungen von hoher Hand; desgleichen nicht für Schäden und Verluste durch Kollisionen, Strandung und alle anderen Schiffahrtsunfälle, selbst wenn der dadurch entstehende Schaden oder Verlust auf irgend eine rechtswidrige Handlung, einen Fehler, eine Nachlässigkeit oder einen Irrtum des Lotsen, des Schiffers, der Seeleute oder anderer Angestellter des Reeders zurückzuführen ist; desgleichen nicht für Schaden oder Verluste durch Explosion, Platzen von Dampfkesseln oder Rohrleitungen, Brechen von Schaften oder irgend einen verborgenen Fehler am Schiffe oder an den Maschinen, desgleichen nicht für Verderb, Fäulnis, Ratten- und Wurmfrafs, Rost, Schweifs, Zersetzung, Schwinden, Leckage, Bruch, Landbeschädigung oder irgend einen anderen aus der natürlichen Beschaffenheit der verladenen Güter, oder deren äufserlich nicht erkennbaren mangelhaften Packung, oder endlich deren Berührung mit, oder der Ausdünstung von anderen Gütern entstandenen Schaden; ferner nicht für, durch ungenaue oder mangelhafte Adressierung oder durch Verwischen der Marken, Nummern, Adressen oder Bezeichnungen der verladenen Güter verursachte Versehen.

III. Es steht dem Schiffe frei, Zwischenhäfen anzulaufen, ohne Lotsen zu fahren, in Seenot befindliche Schiffe zu schleppen, denselben Beistand zu leisten, vom Kurse abzuweichen, um Menschenleben oder Eigentum zu retten; die Güter mit irgend einem anderen Schiffe nach ihrem Bestimmungsorte weiter zu befördern; Güter auf Gefahr des Verladers, in Leichtern nach und von dem Schiffe zu befördern, sowie die Güter über ihren Bestimmungshafen hinaus an Bord zu behalten.

IV. Qualitätsmarken, wenn solche vorhanden, müssen von derselben Gröfse wie die Hauptmarken und in unmittelbarer Nähe derselben angebracht sein. Wenn dieselben in den von dem Steuermann angenommenen

---

[1] In vielen Konnossementen ist Regel I ausgelassen. Der Kommentar citiert bisweilen nach der so geänderten Fassung, also z. B. obige Regel II als Regel I u. s. w.

Verschiffungsnoten angegeben sind, ist der Schiffer verpflichtet, dementsprechende Konnossemente zu zeichnen.

V. Das Schiff ist nicht verantwortlich für Gold, Silber, Edelmetall, Geld, Dokumente, Juwelen, Kunstwerke oder andere Gegenstände, sofern deren Wert 2000 Mark per Kollo übersteigt, es sei denn, dafs darüber Konnossement mit ausdrücklicher Wertangabe gezeichnet und ein besonderes Übereinkommen getroffen worden ist.

VI. Die Verlader sind haftpflichtig für jeglichen durch entzündliche, explosive oder sonst gefährliche Güter dem Schiffe oder der Ladung verursachten Schaden oder Verlust, wenn solche Güter ohne besondere Übereinkunft und ohne genaue Angabe ihrer Natur verladen worden sind, gleichviel ob der betreffende Verlader sich derselben bewufst gewesen sei oder nicht und ob derselbe für eigene Rechnung oder im Auftrage Dritter gehandelt habe. Solche Güter ist der Schiffer oder Reeder zu jeder Zeit ohne Entschädigung befugt, über Bord zu werfen oder zu zerstören.

VII. Die Verlader und Empfänger sind verantwortlich für alle Strafen oder Schäden, welche Schiff oder Ladung erleiden oder denselben auferlegt werden möchten infolge ungenauer oder ungenügender Markung der Kolli oder Bezeichnung des Gewichts oder Inhalts derselben.

VIII. Wenn der Reeder über Güter, welche noch am Quai oder in Leichtern lagern, eine Empfangsbescheinigung gegeben hat, so ist er für dieselben nur soweit verantwortlich, als wenn sie bereits an Bord genommen wären.

IX. Einmal verladene Güter können von dem Verlader nur gegen Zahlung der vollen Fracht und Entschädigung für jeglichen dem Reeder durch solche Rücknahme erwachsenden Nachteil wieder zurückgenommen werden.

X. Falls das Schiff durch Quarantäne, Blockade, Eis oder die feindselige Handlung irgend eines Machthabers verhindert ist, seinen Bestimmungshafen zu erreichen, so ist der Schiffer oder Reeder befugt, die Güter in einem Depot oder Quarantäneplatz oder in einem geeigneten Hafen zu entlöschen, womit seine Verpflichtung erfüllt ist. Die Verlader und Empfänger sind verantwortlich für alle dadurch für die Güter entstehenden Kosten.

XI. Für beschädigte oder durch Leckage verminderte Ladung ist volle Fracht zu zahlen. Für Gewichtsvermehrung infolge von Seebeschädigung ist keine Fracht zu zahlen.

XII. Wenn die Güter von dem Ladungsempfänger nicht ohne Verzug in Empfang genommen werden, ist der Schiffer befugt, dieselben auf Kosten und Gefahr ihrer Eigentümer zu landen, oder in Hulks oder Leichterfahrzeuge zu entlöschen.

XIII. Dem Schiffer steht an allen Gütern ein Pfandrecht zu für die Bezahlung von Fracht und Unkosten, einschliefslich Fautfracht, Liegegeld, Kosten der Weiterbeförderung und der Beförderung nach dem Verschiffungshafen, sowie der in den Regeln VII und X erwähnten Strafen, Schäden und Kosten und der Ansprüche aus grofser Haverei. Auch soll das Schiff befugt sein, für den Unterschied zwischen dem Betrag der im Konnossement bedungenen Fracht und dem Verkaufserlös der Güter, auf den Verlader zurückzugreifen, wenn die Fracht nicht anderweitig bezahlt wird.

XIV. Im Falle von Ansprüchen wegen unvollständiger Ablieferung, wenn das Schiff seinen Bestimmungsort erreicht hat, gilt als Preis der Marktpreis im Bestimmungshafen am Tage der Einklarierung des Schiffes, abzüglich der ersparten Frachten und Kosten.

XV. Gewicht, Mafs, Qualität, Inhalt und Wert, wenngleich im Konnossement erwähnt, gelten als dem Schiffer unbekannt, es sei denn, dafs das Gegenteil ausdrücklich anerkannt und vereinbart worden wäre. Die Zeichnung des Konnossements gilt nicht als solche Vereinbarung.

XVI. Grofse Haverei ist nach den „*York Antwerp Rules 1890*“ zu regulieren. Die Empfänger haben bezüglich eines auf sie entfallenen Beitrages zur grofsen Haverei nach Wahl des Schiffers einen Verpflichtungs-

schein mit deklarierter Wertangabe zu zeichnen, oder genügende Sicherheit zu leisten.

XVII. Die Fracht und Kosten, wenn am Bestimmungsort zu zahlen, sind gegen Ablieferung zahlbar in bar, ohne Diskont und in der im Konnossement genannten Währung, oder, nach Empfängers Wahl, zu dem am Tage der Einklarierung des Schiffes geltenden Sichtkurse für Bankierwechsel. Im voraus bezahlte Fracht kann nicht zurückgefordert werden, auch wenn Schiff und Ladung verloren gehen. Das Schiff ist nicht verantwortlich für irgend welchen Verlust an Marktwert, der durch verspätete oder unrichtige Ablieferung der Waren verursacht wird.

III. Auszug aus dem auf Grund des Gesetzes vom 14. Juni 1900 neu redigierten deutschen Reichsstempelgesetz.

IV. Schiffsfrachturkunden[1].

(Tarifnummer 6.)

§ 82. Die Beförderung von Gütern im Schiffsverkehre zwischen inländischen und ausländischen Seehäfen oder zwischen inländischen Flufshäfen und ausländischen Seehäfen darf nur erfolgen, wenn eine Urkunde der im Tarife bezeichneten Art ausgestellt wird. Die Ablieferung von Gütern, die im Schiffsverkehre vom Auslande nach dem Inlande befördert sind, darf nur erfolgen, wenn eine Urkunde der bezeichneten Art ausgehändigt wird.

Auf den Postverkehr und die Beförderung des Gepäcks der Reisenden finden diese Vorschriften keine Anwendung.

§ 83. Die Verpflichtung zur Entrichtung der unter Nr. 6 des Tarifs bezeichneten Stempelabgabe liegt bei Urkunden, welche im Inland ausgestellt werden, dem Ablader, bei den im Ausland ausgestellten Urkunden dem Empfänger der Sendung ob.

§ 84. Wird eine Urkunde der bezeichneten Art im Inland ausgestellt, so ist die Abgabe von einer Abschrift zu entrichten, die dem Reeder auszuhändigen, oder falls diesem selbst die Verpflichtung zur Entrichtung der Abgabe obliegt, von ihm zurückzubehalten ist.

Hat der Reeder seine Niederlassung im Auslande, so tritt an seine Stelle der inländische Vertreter.

§ 85. Die Abgabe mufs entrichtet werden bei im Inland ausgestellten Schriftstücken, bevor die Aushändigung der Urkunde durch den Ablader erfolgt, bei im Ausland ausgestellten binnen drei Tagen, nachdem die Urkunde in den Besitz des Empfängers der Sendung[2]) gelangt ist. Die Schriftstücke, von welchen die Abgabe zu entrichten ist, sind während der Dauer eines Jahres aufzubewahren.

§ 86. Ist die Entrichtung der Abgabe von den dazu verpflichteten Personen unterlassen worden, so ist sie von jedem ferneren Inhaber des nicht gestempelten Schriftstücks binnen drei Tagen nach dem Tage des Empfanges und jedenfalls vor der weiteren Aushändigung des Schriftstücks zu bewirken.

§ 87. Die im § 32 gedachte Verpflichtung wird erfüllt durch Verwendung von Vordrucken, die vor dem Gebrauche vorschriftsmäfsig abgestempelt sind, oder von Stempelmarken nach näherer Anordnung des Bundesrats.

Dem Bundesrate steht auch die Bestimmung darüber zu, ob und in welchen Fällen die Entrichtung der Abgabe ohne Verwendung von Stempelzeichen erfolgen darf.

---

[1]) In dem Gesetz vom 14. Juni 1900 „IIIa Schiffsfrachturkunden". Das Gesetz ist am 1. Juli 1900 in Kraft getreten.

[2]) Als solcher kann nur der angesehen werden, welcher nach § 614 H.G.B. als Empfänger gilt, also der zum Empfang des Guts das Konnossement präsentiert — abstempeln läfst — vgl. S. 243.

§ 38. Die Nichterfüllung der Steuerpflicht wird mit einer Geldstrafe bestraft, welche dem fünfundzwanzigfachen Betrage der vorenthaltenen Abgabe gleichkommt, mindestens aber zwanzig Mark beträgt.

Diese Strafe trifft besonders und zum vollen Betrage jeden, der die ihm obliegende Verpflichtung zur Entrichtung der Abgabe nicht rechtzeitig erfüllt.

Die gleiche Strafe trifft denjenigen, welcher der Vorschrift des § 32 zuwider Güter befördert oder ausliefert, ohne dafs eine der vorgeschriebenen Urkunden ausgestellt oder ausgehändigt wird.

Kann der Betrag der hinterzogenen Abgabe nicht festgestellt werden, so tritt statt der im Abs. 1 gedachten Strafe eine Geldstrafe von zwanzig bis fünftausend Mark ein [3]).

§ 39. Wer die Beförderung von Gütern als Gewerbe betreibt [4]), hat, wenn er nach erfolgter Bestrafung auf Grund des § 38 von neuem der dort bezeichneten Vorschrift zuwiderhandelt, neben der Strafe des § 38 die im § 20 vorgesehene Rückfallsstrafe verwirkt.

§ 40. Enthält ein Schriftstück [5]) aufser der Beurkundung eines Frachtvertrags noch eine andere, einer landesgesetzlichen Stempelabgabe unterliegende Beurkundung, so finden die landesgesetzlichen Vorschriften neben den Bestimmungen dieses Gesetzes Anwendung.

Im übrigen unterliegen die Schriftstücke keiner weiteren Stempelabgabe (Taxe, Sportel u. s. w.) in den einzelnen Bundesstaaten.

Tarif.

Laufende Nr.	Gegenstand der Besteuerung.	Steuersatz vom Hundert.	Steuersatz vom Tausend.	Mark	Pf.	Berechnung der Stempelabgabe.
6.	Schiffsfrachturkunden.					
	Konnossemente und Frachtbriefe im Schiffsverkehre zwischen inländischen und ausländischen Seehäfen oder zwischen inländischen Flufshäfen und ausländischen Seehäfen, sofern sie im Inland ausgestellt oder behufs Empfangnahme oder Ablieferung der darin bezeichneten Sendung im Inlande vorgelegt oder ausgehändigt werden	—	—	1	—	von der einzelnen Urkunde. Die Abgabe ist für jede Sendung nur einmal zu entrichten.
	Im Verkehre zwischen inländischen Hafenplätzen und ausländischen Hafenplätzen der Nord- und Ostsee, des Kanals oder der norwegischen Küste ausgestellte, vorgelegte oder ausgehändigte Konnossemente und Frachtbriefe	—	—	—	10	

[3]) Nach § 44 d. Ges. tritt jedoch nur eine Ordnungsstrafe (bis zu 150 Mark) ein, wenn sich aus den Umständen ergiebt, „dafs eine Steuerhinterziehung nicht hat verübt werden können oder nicht beabsichtigt worden ist“.

[4]) Dieselben Personen unterliegen nach § 49 Abs. 2 Ges. der Prüfung in Bezug auf die Abgabenentrichtung, d. h. der Revision ihrer Bücher und Papiere seitens der fiskalischen Beamten.

[5]) Darunter sind nur die in Tarifnummer 6. bezeichneten Schriftstücke zu verstehen, Chartepartien unterliegen nach wie vor den landesgesetzlichen Stempelvorschriften.

(IV. Englisches Konnossement etc. s. S. 388 und 389.)

V. Befrachtungsregeln der 1893er Londoner Konferenz der „Association for the reform and codification of the law of nations".

1. Der Reeder ist nicht verantwortlich für Verlust oder Schaden, entstanden infolge von höherer Gewalt, Gefahren der See oder anderer schiffbarer Gewässer, Baratterie des Schiffes oder der Mannschaft, Feinden, Seeräubern, bürgerlichen Unruhen, Räubern, Dieben, Arrest und Verfügungen von hoher Hand, Aufruhr, Streiks oder Arbeitseinstellung, Nehmung oder gewaltsamer Besitzstörung oder civilrechtlichem Arrest; ferner von Feuer an Bord, im Hulk oder Leichter oder am Lande, von Kollisionen, Strandungen, Explosionen, Niederbruch von Maschinen oder Geschirr oder von anderen Unfällen auf See, anderen schiffbaren Gewässern oder im Hafen, selbst wenn durch Nachlässigkeit, Fehler oder Irrtum des Lotsen, Schiffers, der Seeleute oder anderen Angestellten des Reeders verursacht; desgleichen von Erhitzung, Verderb, Fäulnis, Rost, Schweifs, Zersetzung, Schwinden, Leckage oder Bruch, oder für irgend einen Verlust oder Schaden entstanden aus der natürlichen Beschaffenheit der Güter oder der Mangelhaftigkeit der Verpackung oder durch Ungeziefer; ferner nicht für Landbeschädigung, auch nicht für Verwischen, Irrtümer, Mangelhaftigkeit oder gänzliches Fehlen von Marken, Nummern, Adressen oder Bezeichnungen; auch nicht für Hulk-, Leichter- oder Umladungsgefahr.

2. Der Reeder ist verantwortlich für Verlust oder Schaden, entstanden infolge irgend eines, für die Übernahme der Güter ungeeigneten Zustandes des Schiffes oder infolge irgend einer Seeuntüchtigkeit des Schiffes bei Antritt der Reise. Jedoch soll irgend ein verborgener Fehler am Schiff, an der Maschine, dem Zubehör oder der Ausrüstung nicht als ungeeigneter Zustand oder Seeuntüchtigkeit angesehen werden, vorausgesetzt, dafs dieselben nicht einem Mangel an gehöriger Sorgfalt des Reeders, Korrespondentreeders oder deren Geschäftsführers zuzuschreiben sind.

3. Der Reeder ist verantwortlich für Verlust oder Schaden, entstanden infolge irgend eines Mangels an verständiger Sorgfalt und Sachkunde bei der Verladung, Stauung oder Entlöschung der Güter. Die Verantwortlichkeit des Reeders endigt mit der Ablieferung vom Takel des Schiffes.

4. Das Schiff hat Freiheit, irgend welche Häfen, gleichviel in welcher Reihenfolge, anzulaufen, ohne Lotsen zu fahren, in Not befindliche Schiffe zu schleppen und ihnen Beistand zu leisten, auch von der Reise abzuweichen, um Menschenleben oder Eigentum zu retten.

5. Grofse Haverei ist zu zahlen auf Grund der York-Antwerpener Regeln.

VI. Bundesgesetz der Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 13. Februar 1893 (Harter-Act).

An act relating to navigation of vessels, bills of lading and to certain obligations, duties and rights in connection with the carriage of property.

Sect. 1. *Be it enacted . . . That it shall not be lawful for the manager, agent, master or owner or any vessel, transporting merchandise or property from or between ports of the United States and foreign ports to insert in any bill of lading or shipping document any clause, covenant or agreement, whereby it, he, or they shall be relieved from liability for loss or damage arising from negligence, fault or failure in proper loading, stowage, custody, care or proper delivery of any and all lawful merchandise or property committed to its or their charge. Any and all words or clauses of such import*

IV. Englisches Konnossement „Authorised Form Continental Steam Bill of lading“.

Description and Marks.	Measurement.	Gross Weight			
	Feet.	Tons.	Cwrs.	qrs.	lbs.

In cases of through carriage and when land carriage, shipping, landing, lighterage, &c., or tran-shipping is effected by or at the cost of the Ship-Owner, it is so done at the risk of the Owner of the Goods, and neither the Ship-Owner, the Wharfingers, the Barge-Owners, nor Lightermen are responsible for the risks of lighterage, strikes or combinations afloat or ashore, damage by vermin, fire afloat or ashore, wharfage, or any insurable risk, and if through goods are landed at a different port the extra cost attending discharge, carriage, &c., and otherwise, shall be a charge upon the goods and be borne by the Consignees.

Merchants are particularly requested to see that their policies of Insurance include all the above and other excepted risks on Bill of Lading.

Disbursements £

Shipped in apparent good order and condition by
on board the Steamship or Vessel called the
whereof is Master for this present voyage,
and now lying in this Port and bound for
with liberty to call and/or receive and/or land Coals, Cargo and/or Passengers at any Port or Ports, in any rotation, in or out of the customary route, and with liberty to be towed in all situations, to sail with or without Pilots, and to tow and assist Vessels at all times without being deemed a deviation.

being marked and numbered as in the margin, with liberty to tranship the said goods or specie on board any other Craft or Steamer, and to be delivered subject to the exceptions and conditions hereinafter mentioned in the like good order and condition, either into Lighter or on the Quay at Master's option, where the Ship's responsibility shall cease, at the port of
unto
or to his or their Assigns, Freight payable, Ship lost or not lost, at
..................Shillings and..................Pence Sterling per Ton Gross Weight
..................Pence Sterling per Cubic Foot
..................Shillings and..................Pence Sterling
} With per cent. Primage.
and Average accustomed, as per York-Antwerp Rules, 1890, and Disbursements £..........................as per margin.

1. The following are the exceptions and conditions above referred to: —*The Act of God, the Queen's Enemies, Pirates, Robbers, Restraint of Princes, Rulers and People, Strikes or Combinations afloat or ashore, at home or abroad, Vermin, Jettison, Barratry and Collision, Fire on Board, in Hulk, or Craft, or on Shore, and all Accidents, Loss, and Damage, whatsoever, from Machinery, Boilers, Steam and Steam Navigation, or from Perils of the Seas, Canals and Rivers, or from any Act, Neglect or Default, whatsoever, of the Pilot, Master, Officers, Engineers, Crew, Servants or Agents of the Owners, in the management or navigation of the Ship, or otherwise, and the Owners being in no way liable for any consequences of the causes before mentioned.*

2. The Ship, her Owners or Master, are not liable (as regards negligence or otherwise) for any loss, damage, or injury in respect of Animals, Coin, Jewellery, Pictures, Statuary, China, Glass, Plate, and Furniture, and similar articles of value, unless previous arrangements in writing have been made.
3. Weight, Contents, Measure, Number, Quantity and value unknown, and not answerable for Leakage, Ullage, Spiles, Lighterage, Breakage, Rust, Breakage of Seals, Torn, Wrappers, Corruption, inherent Deterioration, Stained, Repaired, or Insufficient Packages, Damage by Sweating, or contact with other Goods, Rain, or incorrectness or insufficiency in the marks or numbers. The Goods to be taken from the Ship by the Consignees as soon after arrival as the Vessel is ready to discharge, during day and night, Sundays and Holidays, at Ship's option, without interruption, or the same may be transhipped into Lighters, and/or Landed on the Quays, and/or Warehoused, all at the expense and risk of the Owners of such Goods.
4. Machinery and all heavy weights are only accepted to be put on board and taken out at Merchant's risk and expense.
5. All Goods immediately they are discharged from the Steamer shall be entirely at the risk of the Consignees.
6. The Goods may, at Ship's option and Merchant's risk, be weighed and examined at the place of discharge, and if the weight and/or description on the Bill of Lading be incorrectly stated, the cost of weighing and examination will be added to the freight and be payable before delivery of the Goods, and double freight may be charged and payable.
7. Goods shipped as one parcel to be delivered in the same way.
8. In the event of Quarantine, Labour Strikes or Combinations, afloat or ashore, or Ice, or in case of riot, anticipated disturbances, or War (Great Britain being a belligerent or otherwise), blockade or interdict, of the port of discharge, or if the entering of or discharging in the Port shall be considered by the Master unsafe, the Goods may, at the Master's discretion, be discharged on arrival on to Quay or into Quarantine Depot, Hulk, Lighter, or other Vessels necessary for the Ship's despatch, at the Consignee's risk and expense, or, should this be impracticable, or the vessel not admitted, the Master to have the option, and is hereby authorised, so land the Cargo at the Port which in the Master's judgment shall be most fit and convenient, at the risk and expense of the Consignees, where the Ship's responsibility shall cease.
9. In the event of transhipment or forwarding on, it is understood that the clauses, conditions, and restrictions of the Ship or other conveyance, by which the Goods are forwarded to destination, are included in this Contract, and all Stamps, Duties and Charges are to be paid by the Owner of the Goods.
10. Ship free in case of mortality. The Ship Owners will not be liable for any loss arising from suffocation or other causes, occurring to Horses, Dogs, Cattle, and other animals; or from the kicking, plunging, or viciousness of the same in transit; nor for any damage from shipping or landing, or while in the possession of the Shipper, or his Agents, before or after the Voyage, from whatever cause they may remain in such possession. No Officer or Servant of the Ship Owner has authority to dispense with or vary these Conditions. And for the purposes of the Contract, the values of the undermentioned animals are to be taken as not exceeding: — For Horses, £ 50; for neat Cattle, £ 15; and for Sheep, Pigs and Dogs, £ 2 each.

In Witness whereof the Master or Agent of the said Vessel hath affirmed to Bills of Lading, exclusive of the Master's copy, all of this tenor and date, one of which Bills being accomplished the others to stand void.

Dated in London .... 189 ....

Master.

inserted in bills of lading or shipping receipts shall be null and void and of no effect.

Sect. 2. *That it shall not be lawful for any vessel transporting merchandise or property from or between ports of the United States of America and foreign ports, her owner, master, agent, or manager to insert in any bill of lading or shipping document any covenant or agreement whereby the obligation of the owner or owners of said vessel to exercise due diligence, properly equip, man, provision and outfit said vessel, and to make said vessel seaworthy and capable of performing her intended voyage, or whereby the obligations of the master, officers, agents or servants to carefully handle and stow her cargo and to care for and properly deliver same, shall in any wise be lessened, weakened or avoided.*

Sect. 3. *That if the owner of any vessel transporting merchandise or property to or from any port in the United States of America shall exercise due diligence to make the said vessel in all respects seaworthy and properly manned, equipped, and supplied, neither the vessel, her owner or owners, agent, or charterers shall become or be held responsible for damage or loss resulting from faults or errors in navigation or in the management of said vessel nor shall the vessel, her owner or owners, charterers, agent or master be held liable for losses arising from dangers of the sea or other navigable waters, acts of God, or public enemies, or the inherent defect, quality, or vice of the thing carried, or from insufficiency of package, or seizure under legal process, or of loss resulting from any act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative, or from saving or attempting to save life or property at sea, or from any deviation in rendering such service.*

Sect. 4. *That it shall be the duty of the owner or owners, masters, or agent of any vessel transporting merchandise or property from or between ports of the United States and foreign ports to issue to shippers of any lawful merchandise a bill of lading, or shipping document, stating, among other things, the marks necessary for identification, number of packages, or quantity, stating whether it be carrier's or shipper's weight, and apparent order or condition of such merchandise or property delivered to and received by the owner, master, or agent of the vessel for transportation, and such document shall be prima facie evidence of the receipt of the merchandise therein described.*

Sect. 5. *That for a violation of any of the provisions of this act the agent, owner, or master of the vessel guilty of such violation, and who refuses to issue on demand the bill of lading herein provided for, shall be liable to a fine not exceeding two thousand dollars. The amount of the fine and costs for such violation shall be a lien upon the vessel, whose agent, owner, or master is guilty of such violation, and such vessel may be libelled therefore in any district court of the United States within whose jurisdiction the vessel may be found. One-half of such penalty shall go to the party injured by such violation and the remainder to the Government of the United States.*

Sect. 6. *That this act shall not be held to modify or repeal sections forty-two hundred and eighty-one, forty-two hundred and eighty-two, and forty-two hundred and eighty-three, of the Revised Statutes of the United States, or any other statute defining the liability of vessels, their owners, or representatives.*

Sect. 7. *Sections one and four of this act shall not apply to the transportation of live animals.*

Sect. 8. *That this act shall take effect from and after the first day of July, eighteen hundred and ninety-three*[1]).

---

[1]) Im Widerspruch mit den Untergerichten hat der *Supreme Court* am 23. März 1898 gegen das englische Schiff „The Carib Prince" (United States Reports 170 p. 6 5) entschieden, dafs die *Harter-Act* die nach *common law* bestehende Pflicht des Reeders, für See-

tüchtigkeit und gehörige Ausrüstung bei Antritt der Reise einzustehen, nicht aufhebe, sondern ihm nur gestatte, seine Haftung in dieser Beziehung durch Klausel dahin zu beschränken, dafs er von derselben befreit sei, wenn trotz *due diligence* ein Mangel bei Antritt der Reise nicht erkennbar war. Diese Auslegung widerspricht m. E. dem Wortlaut (sect. 2 und 3), wenigstens wenn derselbe auch für Ausländer verständlich bleiben soll. Das Gesetz ist daher von mir oben S. 102 N. 3 im entgegengesetzten Sinn ausgelegt, ebenso vom Senat I O.L.G. Hamburg in Hans. XVIII Nr. 15, XIX Nr. 95. Noch auffälliger ist, dafs der *Supreme Court* in demselben Urteil als ausreichende Freizeichnung nicht die übliche Klausel *free for loss or damage from latent defects in hull, machinery* u. s. w. ansieht, weil ohne Zusatz (also z. B. „*even existing at time of shipment*") auch diese nicht auf Mängel bei Antritt der Reise zu beziehen sei! — Nach Bekanntwerden dieses Urteils hat O.L.G. Hamburg IV. Senat (Hans. XX Nr. 49) sich jener Auslegung der *Harter-Act* angeschlossen und ferner angenommen, dafs ein Konnossement, welches bestimmt, dafs sich die Haftung nach der *Harter-Act* richten solle, nicht von der Haftung für verborgene Mängel befreie. Letzterem ist m. E. keinenfalls beizustimmen, denn diese Klausel kann nur bedeuten, dafs sich der Reeder frei zeichne, soweit es die *Harter-Act* zuläfst.

Fünfter Abschnitt.

Frachtgeschäft zur Beförderung von Reisenden.

Übersicht.

Der Überfahrtsvertrag ist im allgemeinen nach Analogie des Frachtvertrages über Stückgüter geregelt, vgl. §§ 668, 669, 670. Jedoch findet eine direkte Haftung des Verfrachters nach den für letzteren geltenden Regeln nur für das von ihm in Obhut genommene Reisegut statt (§ 673 Abs. 2). Im übrigen bestimmt sich die Haftung gegenüber den Reisenden nach den allgemeinen Vorschriften des zweiten und dritten Abschnittes (vgl. Bem. Nr. 1 zu §§ 664). Es ist der Reisende nicht berechtigt, eine andere Person für sich eintreten zu lassen, wenn er für seine Person kontrahiert hat (§ 664), dagegen aus gewissen Gründen vor Antritt der Reise zum Rücktritt gegen die Hälfte des Überfahrtsgeldes berechtigt (§ 667). Besondere Regeln gelten für den Fall, dafs die Reise durch eine notwendige Ausbesserung des Schiffes unterbrochen wird (§ 671). Der Schiffer ist berechtigt, eine Schiffsordnung zu erlassen, nach welcher der Reisende sich richten mufs (§ 665), und verpflichtet, für den Nachlafs eines Reisenden zu sorgen, der unterwegs stirbt (§ 675).

In § 676 wird die Verfrachtung eines ganzen Schiffes zur Beförderung von Reisenden besonders behandelt. Der Vertrag mit Auswanderern ist durch Reichsgesetz vom 9. Juni 1897 (siehe hinter § 678) vielfach abweichend geregelt.

§ 664.

Ist der Reisende in dem Ueberfahrtsvertrage genannt, so ist er nicht befugt, das Recht auf die Ueberfahrt an einen Anderen abzutreten.

1. Der Überfahrtsvertrag ist ein gemischter Vertrag eigener Art. Soweit das Gesetz keine Bestimmungen enthält, kommen nicht subsidiär die Regeln des vierten Abschnitts, sondern die Grundsätze des allgemeinen Vertragsrechts oder dem Gegenstande entsprechende besondere Regeln des bürgerlichen Rechts zur Anwendung, vgl. Prot. S. 2333. Gegenstand des Vertrages ist:

a. Beförderung der Reisenden und ihres Gepäckes nach dem Bestimmungshafen, — insofern ähnelt er dem Frachtvertrag,
b. mietsweise Überlassung gewisser Schiffsräume zur Wohnung und zum Aufenthalt während der Reise, — insofern ist Miete vorhanden,
c. bei längeren Reisen regelmäfsig auch Beköstigung während der Reise (vgl. § 671 H.G.B. § 25 Ausw.Ges.), die dem Reisenden andernfalls zu angemessenen Preisen besonders auf dem Schiff zu gewähren ist, was einige fremde Gesetze (wie Belgien art. 121) ausdrücklich bestimmen.

Zu beachten ist nun, dafs nach den Vorschriften des dritten Abschnittes (§§ 511 ff.) der Schiffer für die Herstellung des Schiffes in einem für die Reise brauchbaren Zustand (vgl. namentlich § 513) und ordnungsmäfsige Ausführung derselben zu sorgen hat, nicht der Reeder. Die für den Frachtvertrag gegebenen besonderen Bestimmungen des § 559 gelten hier nicht, dieselben kommen nur in betreff des in die Obhut des Schiffers gegebenen Reiseguts, also insoweit wegen der Pflichten aus dem Receptum in Betracht.

Hieraus ergeben sich folgende Regeln:

Wenn das Schiff bis zu dem bestimmten Zeitpunkt, in welchem die Reise angetreten werden sollte, entweder gar nicht gestellt wäre, oder nicht abfahren will, oder nicht zur Ausführung derselben brauchbar hergerichtet ist, wozu nicht blofs Seetüchtigkeit, Ausrüstung, Bemannung[1]), Verproviantierung (vgl. Bd. I. S. 326—329), sondern auch brauchbarer Zustand der inneren Räume, insbesondere der Schlafräume, gehört (vgl. § 536 B.G.B.), so hat der Reisende stets das Recht des sofortigen Rücktrittes, sobald ein fester Anfangstermin der Reise bestimmt ist (z. B. durch veröffentlichte Fahrpläne), da dieser als wesentlich anzusehen ist (vgl. § 542 B.G.B.)[1a]). Schadensersatz wegen Nichterfüllung kann aber nur auf Grund der §§ 486, 512 H.G.B. gefordert werden, also der Regel nach nur dann, wenn ein Verschulden des

1) Bei längeren Reisen müssen auch Ärzte an Bord sein.

1a) So auch Belgien (Art. 129), Spanien (Art. 697), vgl. jedoch die Specialbestimmung in § 28 unseres Ausw.Ges. — § 669 H.G.B. erweitert für gewisse Fälle das Rücktrittsrecht auch für den Fall, dafs der Anfangspunkt der Reise unbestimmt gelassen war.

Schiffers bewiesen wird, und beschränkt auf das Schiffsvermögen[2]). Dasselbe gilt bezüglich Ersatzes von Schäden, welche infolge eines zwar schon bei Antritt vorhandenen, damals aber von dem Reisenden nicht erkannten mangelhaften Zustandes unterwegs eintreten, namentlich von den nur deliktmäfsigen Ansprüchen der Hinterbliebenen auf Grund der §§ 844 B.G.B., wenn das Schiff wegen einer solchen bereits bei Antritt der Reise vorhandenen Seeuntüchtigkeit mit den Reisenden untergeht[3]).

Überlastung des Schiffes mit einer zu grofsen Zahl von Passagieren ist stets ein Verschulden des Schiffers, namentlich wenn eine polizeilich festgesetzte Höchstzahl überschritten wird. Ein konkurrierendes, persönliche Haftung des Reeders begründendes eigenes Verschulden liegt vor, wenn der Reeder oder seine Landorgane die Fahrkarten ausgeben und für eine bestimmte Reise mehr als zulässig oder ordnungsmäfsig ausgegeben haben. Aus unerlaubter Handlung haftet der Reeder, wenn er in eigener Person Kenntnis von einer Überlastung hatte, die daraus entstehende Gefahr zu übersehen im stande war (was bei Übertretung eines Polizeiverbotes stets anzunehmen ist), und trotzdem das Schiff in See gehen liefs (vgl. N. 3).

Für Schäden, die unterwegs eintreten, obwohl das Schiff bei Antritt der Reise für dieselbe brauchbar hergestellt und ausgerüstet war, ist nur dann eine Haftung begründet, wenn ein Verschulden einer Person der Besatzung nachgewiesen wird. Diese Haftung ist gegen den Reeder auf das Schiffsvermögen beschränkt. Persönliche Ansprüche gegen den Reeder sind nur gemäfs § 512 Abs. 4 oder aus eigenen unerlaubten Handlungen desselben zu begründen[4]).

---

2) Der Reeder haftet persönlich, wenn er selbst (oder durch seine Landorgane) kontrahierte, soweit die Herstellung nicht zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehörte, vgl. Bd. I S. 223, 224, 321, 322. Zufällige Unmöglichkeit schützt ihn nur in den Fällen der §§ 668, 669, falls dieselben nach Abschlufs eintreten. War der Vertrag von vornherein auf eine unmögliche oder unerlaubte Handlung gerichtet, so kommt das bürgerliche Recht zur Anwendung, vgl. Bem. Nr. 1 zu § 628, Nr. 5 zu § 629.

3) Alle solche Ansprüche setzen also regelmäfsig voraus, dafs der Schiffer bei Antritt der Reise den mangelhaften Zustand des Schiffes bei ordnungsmäfsiger Kontrolle erkennen konnte und mufste oder erkannt hatte. Der Reeder haftet hier aber aus dem Vertrag persönlich in den Fällen der N. 2 Satz 1, falls er oder seine Gehülfen bei Sorgfalt die Mängel erkennen mufsten, ferner falls er oder seine Landorgane schuldhaft in die Thätigkeit des Schiffers persönlich eingreifen, § 512 Abs. 3, oder mögliche Aufsicht versäumten, § 486 Abs. 2, Bd. I S. 224. Aufserdem haftet der Reeder aus unerlaubter Handlung persönlich in dem N. 40 S. 65 erwähnten Fall und, wenn er in eigener Person wufste, dafs das Schiff in einem die Sicherheit gefährdenden Zustand mit Reisenden in See ging, vgl. Bd. I S. 224 Nr. 22. Einen besseren Schutz gewähren §§ 33 ff. Ausw.Ges., s. S. 409. Hat der Reisende selbst den mangelhaften Zustand gekannt und sich trotzdem mit dem Schiff auf die Reise begeben oder trifft ihn sonst eigenes Verschulden, so kommt § 254 B.G.B. (vgl. auch § 846 B.G.B.) zur Anwendung.

4) In Frankreich und Belgien haften die Reeder für Personalschäden der Passagiere geradeso wie für Sachschäden im Fall der Verfrachtung,

2. Wird eine Mitreisende auf der Reise von einem Kind entbunden, so wird ohne Abrede für dasselbe nicht besonders Überfahrtsgeld zu zahlen sein. So l. 19 § 7 locati Dig. 19. 2. Chile (Art. 1080).

3. Eine besondere Form ist nicht vorgeschrieben[5]), es ist aber die Aushändigung von Fahrkarten (daneben Gepäckscheinen) üblich, vgl. jedoch §§ 22 ff. Ausw.Ges. — § 664 spricht als Regel die Übertragbarkeit aus. Ist die Reise von einer bestimmten Person erst einmal angetreten, so ist das Recht nicht mehr übertragbar, also namentlich auch nicht für die Rückreise bei Rückfahrkarten. (Prot. S. 2504 ff.) Endlich von vornherein nicht, wenn die Fahrkarte auf eine bestimmte Person lautet[6]).

4. Eine Verpflichtung zur Mitnahme von Passagieren besteht bei uns für die Passagierschiffe nicht. Die öffentliche Ankündigung der Abfahrtszeiten und Bedingungen enthält nur eine Aufforderung zur Meldung von Reisenden[7]).

---

vgl. Jacobs Nr. 496, Lyon-Caën Nr. 835 und dieses Werk Bd. I S. 185 N. 3, S. 228 N. 22 und N. 7 a. E. zu § 606. England und Nordamerika verpflichten den Reeder im Verhältnis zu den Passagieren für die Seetüchtigkeit zu sorgen „*to take due care (skill and foresight), to carry a passenger safely*", aber nicht hierüber hinaus für Seetüchtigkeit einzustehen, vgl. Abbott p. 206—208, Parsons I S. 641, Desty § 266, vgl. Bd. I S. 323 N. 1a. In wie weit die Haftung eine beschränkte ist s. N. 1 zu § 673. Ansprüche von Hinterbliebenen getöteter Passagiere (und anderer Personen) bestehen nach *common law* nicht, sind aber in England gegeben durch Lord Campbells Act (1845), die indessen nach Urteil der Queens Bench vom 18. Juli 1898 (Law Rep. 1898 II p. 430) auf Ausländer keine Anwendung findet.

5) In Frankreich und Belgien kann das Schiff gegenüber dem Reisenden nur durch die bürgerlichen Beweismittel den Abschlufs beweisen, der Reisende gegenüber dem Reeder (den er bei dem Handelsgericht verklagen kann) durch die in Handelssachen zulässigen Beweismittel, vgl. Jacobs Nr. 492, Lyon-Caën Nr. 833. Dagegen verlangt die englische *Passengers Act* von 1855 (18 und 19 Victoria c. 119) sect. 71 bei Reisen, auf die sich das Gesetz bezieht (d. h. abgesehen von wenigen Ausnahmen allein *from the United Kingdom to any place out of Europe and not being within the Mediterranean Sea*), Aushändigung eines der vorgeschriebenen Form entsprechenden von Reeder, Schiffer, Überfahrtsexpedienten oder von einem Vertreter derselben gezeichnetes *contract-ticket* für den Reisenden.

6) Nach dem holländischen H.G.B. (Art. 523) und dem belgischen *Code de comm.* (Art. 120) darf der Passagier in keinem Falle ohne Einwilligung des Schiffers sein Recht aus dem Transportvertrage einem anderen übertragen. Dasselbe gilt in Spanien (Art. 696), Brasilien (Art. 630), Chile (Art. 1072). Für das französische Recht ist Desjardins III S. VII f. umgekehrt in jedem Falle für freie Übertragbarkeit, mit Ausnahme des Falles, wo der Passagevertrag mit Rücksicht auf eine besonders qualifizierte Person abgeschlossen ist (z. B. ein Billet zu einem ermäfsigten Preise einem *fonctionaire civil ou militaire* ausgehändigt ist).

7) Anders nach den Gesetzen von Ägypten (Art. 132), Türkei (Art. 136), für Post- und Packetboote, die zur Beförderung von Passagieren bestimmt sind, ebenso in England und Nordamerika, für alle Schiffe, welche regelmäfsig Passagiere befördern und dies öffentlich ankündigen (Abbott p. 209 ff, Parsons I p. 611 ff.), ebenfalls in Frankreich, vgl. N. 19 zu § 556. Dernburg, Preufs. Privatrecht II § 43 a. E. nimmt eine

§ 665.

Der Reisende ist verpflichtet, alle die Schiffsordnung betreffenden Anweisungen des Schiffers zu befolgen.

Die Schiffsordnung darf alles anordnen, was zur Absperrung der allein dem Schiffahrtsbetrieb gewidmeten Räume dient, was die Sicherheit des Schiffes und der Ladung, die Erhaltung der Gesundheit und Ordnung, die Benutzung der für alle Reisenden gemeinschaftlich bestimmten Räume, der Rettungsboote und Rettungsapparate betrifft. Die Befolgung der Schiffsordnung kann unmittelbar erzwungen werden. Dagegen sind Disciplinarstrafen nicht zulässig. Näheres siehe Bd. I. S. 447—448. Es ist möglich, durch ausdrücklichen Vertrag die Befugnisse des Schiffers zu erweitern, z. B. Vertragsstrafen (§§ 339 ff. B.G.B.) für den Fall der Nichtbefolgung der Schiffsordnung festzusetzen.[1])

§ 666.

Der Reisende, der sich vor oder nach dem Antritte der Reise nicht rechtzeitig an Bord begiebt, hat das volle Ueberfahrtsgeld zu bezahlen, wenn der Schiffer die Reise antritt oder fortsetzt, ohne auf ihn zu warten.

Der Reisende hat sich rechtzeitig an Bord zu begeben, d. h. wenn der Termin der Abfahrt des Schiffes im voraus bestimmt ist, vor diesem; wenn dies nicht der Fall, sofort auf die Aufforderung des Schiffers oder auf die Mitteilung desselben von der Fahrbereitschaft.[1])

§ 667.

Wenn der Reisende vor dem Antritte der Reise den Rücktritt von dem Ueberfahrtsvertrag erklärt oder stirbt oder durch Krank-

---

Pflicht zur Beförderung für alle zur Beförderung konzessionierten Anstalten an (vgl. auch Reuling in Goldschmidts Zeitschr. Bd. 16 S. 672), danach müfste für Auswandererschiffe ein solcher Zwang bestehen, das Gesetz enthält hierüber keine ausdrückliche Bestimmung, eine solche kann in die Konzessionsurkunden aufgenommen werden.

1) Auf den Fahrkarten sind nicht selten diese Vertragsbedingungen aufgedruckt mit der Klausel, dafs sich der Reisende durch Annahme der Karte den Bedingungen unterwirft. Es ist stets bedenklich, dies gut zu heifsen, wenn der Reisende nicht vor dem Nehmen Gelegenheit hatte, sich mit diesen Bedingungen bekannt zu machen. Waren ihm die Bedingungen nicht bekannt, so mufs ihm wenigstens frei stehen, vor Antritt der Reise zurückzutreten und die Karte zurückzugeben. Von den gewöhnlichen abweichende (z. B. neue) Klauseln müssen besonders ersichtlich gemacht werden. Über Kontrakte mit den Auswanderern s. §§ 22 ff. Ausw.Ges.

1) Holland (Art. 522), Belgien (Art. 127), Ägypten (Art. 136), Türkei (Art. 139), Brasilien (Art. 629) enthalten die gleiche Bestimmung wie das D.H.G.B.

heit oder einen anderen in seiner Person sich ereignenden Zufall zurückzubleiben genöthigt wird, so ist nur die Hälfte des Ueberfahrtsgeldes zu zahlen.

Wenn nach dem Antritte der Reise der Rücktritt erklärt wird oder einer der erwähnten Zufälle sich ereignet, so ist das volle Ueberfahrtsgeld zu zahlen.

1. Wie die Bestimmung des § 580 Abs. 1 beruht der Abs. 1 des § 668 lediglich auf Zweckmäfsigkeitsrücksichten. Man machte auf der Hamburger Konferenz geltend, es sei billig, dem Verfrachter einen Entschädigungsanspruch zu gewähren, wenn es für den Reisenden unmöglich geworden, die beabsichtigte Reise auszuführen, da jener in der Regel Auslagen bestritten, z. B. Proviant angekauft haben würde, es auch fraglich sei, ob der Verfrachter den Platz des Reisenden wieder besetzen könne. Auf der anderen Seite wollte man Streitigkeiten vermeiden, die sich über die Frage erheben könnten, ob die Ausführung der Reise für den Reisenden unmöglich geworden, wenn ihm nur aus diesem Grunde das Recht, vom Vertrage zurückzutreten, gewährt wäre. Und so wurde der Rücktritt des Reisenden vor Beginn der Reise lediglich von seiner Willkür abhängig gemacht, aber in jedem Falle nur gegen Entrichtung des halben Überfahrtsgeldes gestattet (Prot. S. 2514 ff.). Ob darin Vergütung für Beköstigung mit enthalten, ist unerheblich.

2. Ist die Reise durch einen in der Person des Reisenden sich ereignenden Zufall, wie Krankheit oder Tod, unmöglich geworden, so ist das Recht desselben oder seiner Erben, nur die Hälfte der Fracht zu bezahlen, nicht durch eine ausdrückliche Rücktrittserklärung bedingt (Prot. S. 4036). Ob es zulässig ist, einen Reisenden, der an einer ansteckenden Krankheit leidet, zwangsweise in einem Zwischenhafen auszuschiffen, oder vor Beginn der Reise einem solchen die Mitbeförderung zu verweigern, wird sich zunächst nach den lokalen polizeilichen Schutzgesetzen oder Verordnungen richten, vgl. § 36 Ausw.-Ges. Aber auch in Ermangelung solcher wird die Ausschliefsung oder Ausschiffung zulässig sein, wenn die Krankheit nach den Einrichtungen des Schiffes andere darauf befindliche Personen gefährdet, wie einige fremde Gesetze ausdrücklich bestimmen. (So Chile Art. 1076, Ägypten Art. 148, Türkei Art. 150.) Soweit die Rechte des Reisenden cessibel sind (vgl. § 664), kann er sich durch Gestellung eines anderen Reisenden gegen Verlust schützen (vgl. Spanien Art. 606).

3. Die Reise mufs als angetreten betrachtet werden, sobald das Schiff, um in See zu stechen, den Anlegeplatz verlassen hat[1]). Besondere Vorschriften enthält § 29 Ausw.-Ges.

---

1) Nach dem finnländischen Seegesetz (Art. 105) kann der Reisende gegen Zahlung der Hälfte des Passagegeldes nur dann vom Vertrage zurück-

§ 668.

Der Ueberfahrtsvertrag tritt aufser Kraft, wenn durch einen Zufall das Schiff verloren geht (§ 628 Abs. 1 Nr. 1).

1. Die §§ 668 und 669 enthalten die Regeln darüber, wie weit dem Vertrag nachfolgende zufällige Ereignisse, welche die Ausführung unmöglich machen oder erschweren, einwirken (vgl. N. 2 zu § 664).

2. Wenn durch einen Zufall sowohl das Schiff als die Person des Reisenden betroffen wird, so ist dies so zu beurteilen, als wenn der Zufall das Schiff allein betroffen hätte, und die Bestimmung des Paragraphen greift daher Platz (Prot. S. 2515 ff.). § 668 gilt sowohl dann, wenn das Schiff vor Antritt der Reise, wie wenn es nach Antritt der Reise vor Beendigung derselben verloren geht, vgl. § 670. Substitution eines anderen Schiffes ist ohne besondere Abrede unzulässig, vgl. §§ 671, 673 Abs. 3.

§ 669.

Der Reisende ist befugt, von dem Vertrage zurückzutreten, wenn ein Krieg ausbricht, in Folge dessen das Schiff nicht mehr als frei betrachtet werden kann und der Gefahr der Aufbringung ausgesetzt wäre, oder wenn die Reise durch eine das Schiff betreffende Verfügung von hoher Hand aufgehalten wird.

Das Recht des Rücktritts steht auch dem Verfrachter zu, wenn er in einem der vorstehenden Fälle die Reise aufgiebt oder wenn das Schiff hauptsächlich zur Beförderung von Gütern bestimmt ist und die Unternehmung unterbleiben mufs, weil die Güter ohne sein Verschulden nicht befördert werden können.

1. Vgl. § 670 über die Folgen, je nachdem das Ereignis vor oder nach Antritt der Reise eintritt. Dafs dem Reisenden das

---

treten, wenn die Reise für ihn unmöglich geworden ist. Nach dem belgischen *Code de comm.* mufs der Kapitän den Rücktritt des Passagiers bei Zahlung der Hälfte des Überfahrtsgeldes sich gefallen lassen, wenn der Rücktritt acht Tage vor Antritt der Reise erklärt wird. Er hat nur Anspruch auf ein Viertel des Passagegeldes (und zwar des reinen Passagegeldes nach Abzug der Kosten des Unterhalts, wenn diese im Passagegelde einbegriffen sind), wenn der Passagier gestorben oder durch schwere Krankheit oder höhere Gewalt verhindert ist, die Reise anzutreten (Art. 128). Ist der Reisende unterwegs gestorben oder durch Krankheit genötigt, das Schiff zu verlassen, so ist nur Passagegeld zu zahlen *à proportion de ce que le voyage est avancé.* Verläfst derselbe jedoch ohne Grund unterwegs das Schiff, so ist das ganze Überfahrtsgeld zu entrichten (Art. 131). Nach dem holländischen H.G.B. (Art. 524) und spanischen H.G.B. (Art. 696) wird nur in dem Falle, wo der Passagier vor Antritt der Reise gestorben, das Überfahrtsgeld auf die Hälfte (und zwar des reinen Passagegeldes nach Abzug der Unterhaltskosten) ermäfsigt. Mit uns konform Skandinavien (§ 169), Ägypten (Art. 139), Türkei (Art. 140), Brasilien (Art. 630), Chile (Art. 1073, 1079), zum Teil mit Modifikationen, wenn in dem Überfahrtsgeld auch eine Vergütung für Beköstigung während der Reise enthalten ist.

Recht eingeräumt wird, vom Vertrage zurückzutreten, nicht nur, wenn das Schiff unfrei geworden, sondern auch, wenn die Reise durch eine das Schiff betreffende Verfügung von hoher Hand aufgehalten wird, wurde dadurch motiviert, dafs man es ihm, da ihm in der Regel an unverweilter Ausführung der Reise gelegen, billigerweise nicht zumuten könne, monatelang in einem Hafen auf Aufhebung der Verfügung zu warten (Prot. S. 2516). Hiermit stimmt es freilicht nicht überein, dafs (nach § 671) der Reisende sich den durch eine Ausbesserung des Schiffs verursachten Aufenthalt gefallen lassen mufs.

2. Für den Verfrachter ist das Recht, wegen der im Abs. 1 genannten Ereignisse vom Vertrage zurückzutreten, noch an die weitere Voraussetzung geknüpft, dafs die beabsichtigte Reise überhaupt unterbleibt.

3. Dem Verfrachter, der es bei einer bestimmten Reise hauptsächlich auf den Gütertransport abgesehen hat, wird das Recht gegeben, von dem Überfahrtskontrakte zurückzutreten, wenn ohne seine Schuld die Beförderung der Güter unterbleibt, weil in solchem Falle der Verfrachter eigentlich nur unter der stillschweigend verstandenen Bedingung dem Reisenden gegenüber sich verpflichtet hat, dafs „die Reise überhaupt zur Ausführung“ gelangt, der Reisende selbst hierüber auch regelmäfsig von vorn herein durch die Bekanntmachungen des Verfrachters oder seines Mäklers unterrichtet ist (Prot. S. 2516).

§ 670.

In allen Fällen, in denen nach den §§ 668, 669 der Ueberfahrtsvertrag aufgelöst wird, ist kein Theil zur Entschädigung des anderen verpflichtet.

Ist jedoch die Auflösung erst nach dem Antritte der Reise erfolgt, so hat der Reisende das Ueberfahrtsgeld nach dem Verhältnisse der zurückgelegten zur ganzen Reise zu zahlen.

Bei der Berechnung des zu zahlenden Betrags ist die Vorschrift des § 631 mafsgebend.

Hiernach ist, wenn während der Reise der Vertrag gelöst wird, nach Art der Distanzfracht, ein Teil des Überfahrtsgeldes zu zahlen [1]). Dies gilt selbst dann, wenn der Reisende mit dem Schiff zusammen untergeht. Der Grundsatz des § 617 Abs. 1 ist hier also nicht acceptiert (vgl. § 667 Abs. 2). Ob das Überfahrtsgeld voll vorausbezahlt war, macht keinen Unterschied. Es mufs in diesem Fall pro rata des bei der Auflösung des Fracht-

1) Ähnlich Holland (Art. 525, 527), Finnland (Art. 105), Skandinavien (§ 170), Brasilien (Art. 631), jedoch nur, wenn die Aufhebung in einem Zwischenhafen erfolgt, Chile (Art. 1074, wenn die Teilreise dem Reisenden von Vorteil war). Dagegen gewährt nur Ersatz für gewährte Verpflegung in gewissen Fällen Belgien (Art. 130, 132).

vertrages noch nicht zurückgelegten Teiles der Reise zurückgezahlt werden. Eine entgegenstehende Abrede in letzterer Beziehung würde auch hier in der Abrede zu finden sein, daſs der Reisende das Überfahrtsgeld gegen Seegefahr zu versichern habe, vgl. Prot. S. 2521 und Bem. zu § 617.

§ 671.

Muſs das Schiff während der Reise ausgebessert werden, so hat der Reisende, auch wenn er die Ausbesserung nicht abwartet, das volle Ueberfahrtsgeld zu zahlen. Wartet er die Ausbesserung ab, so hat ihm der Verfrachter bis zum Wiederantritte der Reise ohne besondere Vergütung Wohnung zu gewähren, auch die nach dem Ueberfahrtsvertrag in Ansehung der Beköstigung ihm obliegenden Pflichten weiter zu erfüllen.

Erbietet sich jedoch der Verfrachter, den Reisenden mit einer anderen gleich guten Schiffsgelegenheit ohne Beeinträchtigung der übrigen vertragsmäſsigen Rechte des Reisenden nach dem Bestimmungshafen zu befördern, und weigert sich der Reisende, von dem Anerbieten Gebrauch zu machen, so hat er auf Gewährung von Wohnung und Kost bis zum Wiederantritte der Reise nicht weiter Anspruch.

Beköstigung ist nur dann zu gewähren, wenn dieselbe vertragsmäſsig für das Überfahrtsgeld mit zu gewähren war. Nach Abs. 2 kann Verfrachter nicht ohne Zustimmung des Reisenden ein anderes Schiff substituieren. Die Weigerung der Zustimmung desselben hat nur Verlust des Unterhaltes bis zur Fortsetzung der Reise mit dem bisherigen Schiff zur Folge[1]).

§ 672.

Für die Beförderung des Reiseguts, welches der Reisende nach dem Ueberfahrtsvertrag an Bord zu bringen befugt ist, hat er, wenn nicht ein Anderes bedungen ist, neben dem Ueberfahrtsgelde keine besondere Vergütung zu zahlen.

1. Ob und wie viel Reisegut ein Reisender mit sich zu nehmen berechtigt ist, richtet sich nach dem Überfahrtsvertrage, und zwar entweder nach dem ausdrücklichen Inhalte desselben, oder nach den „denselben begleitenden Umständen". Hieraut wird durch den Ausdruck „befugt ist" hingedeutet (Prot. S. 2509).

---

1) Nach holländischem H.G.B. (Art. 526) hat während der in Rede stehenden Zeit der Reisende selbst für seine Beköstigung zu sorgen, wenn nicht eine Einigung in dieser Beziehung mit dem Schiffer zu stande kommt. Dagegen stimmen Belgien (Art. 133), Ägypten (Art. 141), Türkei (Art. 144), jedoch gestatten sie stets dem Verfrachter die Substitution eines anderen Schiffes gleicher Qualität. Chile (Art. 1075), Brasilien (Art. 631) gestatten dem Reisenden Fortsetzung der Reise mit einem anderen Schiff gegen Erlegung des Überfahrtsgeldes *pro rata*.

2. Unter Reisegut sind nicht diejenigen Gegenstände allein zu verstehen, „die der Reisende während der Fahrt auf dem Schiffe" gebraucht. Das Wort soll vielmehr nur den Gegensatz zu den Waren, den eigentlichen Frachtgütern, ausdrücken (Prot. S. 2510).

3. Nach dem Gesetz spricht die Vermutung gegen eine Verbindlichkeit des Reisenden, etwas besonderes für die Effekten zu bezahlen, welche er nach dem Überfahrtsvertrage mitzunehmen berechtigt ist. Eine solche Verbindlichkeit setzt daher stets ein besonderes Übereinkommen voraus (Prot. S. 2509)[1].

§ 673.

Auf das an Bord gebrachte Reisegut finden die Vorschriften der §§ 561, 593, 617 Anwendung.

Ist das Reisegut von dem Schiffer oder einem dazu bestellten Dritten übernommen, so gelten für den Fall seines Verlustes oder seiner Beschädigung die Vorschriften der §§ 606 bis 610.

Auf sämmtliche von dem Reisenden an Bord gebrachte Sachen finden aufserdem die Vorschriften der §§ 563 bis 565, 619 Anwendung.

1. Das Gesetz unterscheidet:

a. solches Reisegut, welches der Reisende in eigener Obhut behält, auf welches von den Vorschriften des vierten Abschnittes im wesentlichen nur die Regeln über die Ein- und Ausladung und deren Kosten anzuwenden sind, eine Haftung des Schiffes dagegen nur in den Fällen eintritt, wo dasselbe auch für Schäden an der Person des Reisenden haftet, vgl. Bem. Nr. 1 zu § 664.

b. solches Reisegut, welches das Schiff für den Reisenden in Obhut nimmt, wofür das Schiff nach den Regeln des Receptum haftet, vgl. S. 393.

Das Citat der §§ 617, 619 hat nur für den Fall Bedeutung, dafs eine besondere Vergütung für den Transport des Reiseguts bedungen oder dafs der Reisende mehr an Bord bringt, als ihm nach dem Vertrage frachtfrei gestattet war.

Das Citat des § 563 drückt aus, dafs der Reisende gemäfs dieser Vorschrift wegen aller Güter, die er an Bord bringt, haftet wie ein Ablader, das Citat des § 564, dafs dem Schiffer das Recht zusteht, gemäfs dieser Vorschrift in betreff aller Sachen zu verfahren, die heimlich an Bord gebracht werden, das Citat des § 565, dafs auch die Sachen des Reisenden nicht mit einem anderen Schiff befördert werden dürfen, falls dies nicht bedungen wird. Der § 673 findet nur Anwendung auf Sachen, welche der Reisende als solcher an Bord bringt. Ist er gleich-

---

1) Wie unser Gesetz Ägypten (Art. 143), Türkei (Art. 146), Brasilien (Art. 632), Chile (Art. 1081), so auch ohne besonderes Gesetz: Praxis in Belgien: Jacobs Nr. 494, Frankreich: Valroger Nr. 956.

zeitig Verfrachter von Waren, so kommen insoweit die frachtrechtlichen Regeln zur Anwendung.

Wegen der Rechte und Pflichten des Schiffers in betreff des Reisegutes während der Reise, vgl. Bd. I S. 395 N. 1, Zulässigkeit der Verbodmung als „Ladung“ unten S. 432, 433. Wegen Ersatzes von Reisegut, das in Fällen grofser Haverei aufgeopfert wird, und dessen Befreiung von der Beitragspflicht s. § 723 H.G.B.

2. Mit Rücksicht auf die Anwendbarkeit des § 563 kommt noch in Betracht § 297 R.Str.G.B.

Ein Reisender, welcher — ohne Vorwissen des Schiffers — Gegenstände an Bord nimmt, welche das Schiff oder die Ladung gefährden, indem sie die Beschlagnahme oder Einziehung des Schiffes oder der Ladung veranlassen können, wird mit Geldstrafe bis zu Eintausendfünfhundert Mark oder mit Gefängnifs bis zu zwei Jahren bestraft[1]).

§ 674.

Der Verfrachter hat wegen des Ueberfahrtsgeldes an den von dem Reisenden an Bord gebrachten Sachen ein Pfandrecht.

Das Pfandrecht besteht jedoch nur, solange die Sachen zurückbehalten oder hinterlegt sind.

Das Pfandrecht erstreckt sich auf alle Sachen, die der Reisende als solcher an Bord gebracht hat (vgl. Bem. Nr. 1 zu § 673), nicht nur auf die in Obhut des Schiffers übernommenen, dauert aber nicht, wie das Pfandrecht an Frachtgütern, noch nach der Herausgabe fort (vgl. § 623)[2]).

§ 675.

Stirbt ein Reisender, so ist der Schiffer verpflichtet, in Ansehung des an Bord befindlichen Reiseguts des Verstorbenen das Interesse der Erben nach den Umständen des Falles in geeigneter Weise wahrzunehmen.

---

1) Denselben Unterschied wie in Abs. 2 machen auch die meisten fremden Gesetze — auch Nordamerika, vgl. Parsons I S. 634, 635, Desty § 271 — nicht aber England. Hier haftet der Verfrachter auch für das im Besitze des Reisenden gebliebene Gepäck wie ein *common carrier*, es wird nur die Einrede eigenen Verschuldens gehört, Abbott S. 208. — Sowohl in England wie Nordamerika ist die Haftung gemäfs der Bd. I S. 186 N. 4, S. 187 N. 5 genannten Gesetze beschränkt. Jedoch macht für Nordamerika das Gesetz vom 28. Februar 1871 (s. 4493 Rev. Stat.) die Ausnahme, dafs sowohl für Personalschäden wie Sachschäden (am Gepäck) der Reisenden der Reeder persönlich hafte, wenn der Grund des Schadens zu finden ist in der Nichtbefolgung der dortigen gesetzlichen Vorschriften über Einrichtung der Schiffe *or through known defect or imperfection of the steaming apparatus or of the hull.*

2) Nach § 1257 B.G.B. finden §§ 1207 bis 1210, 1215 bis 1230, 1233 bis 1257 B.G B. auf dies Pfandrecht Anwendung, ebenso gelten § 49 C.C.O. und § 777 C.P.O.; dagegen ist nicht § 623 Abs. 3 H.G.B. hier analog anzuwenden, wie Bd. I S. 409 angenommen wurde.

Die Vorschrift gilt auch dann, wenn Angehörige des Verstorbenen an Bord sind, deren Erbberechtigung nicht zweifellos ist, oder die nicht selber handeln können oder des Beirats bedürfen (Prot. S. 4036). Was geschehen mufs, wird sich nach den Umständen richten. Sind Angehörige vorhanden, denen man die Aufbewahrung anvertrauen kann, wird die Aufnahme eines Nachlafsverzeichnisses genügen, anderenfalls wird der Schiffer den Nachlafs selbst in Obhut zu nehmen und bei Ankunft für die Übersendung desselben in die Heimat des Reisenden oder Abgabe an die zuständige Nachlafsbehörde zu sorgen haben[1]).

§ 676.

Wird ein Schiff zur Beförderung von Reisenden einem Dritten verfrachtet, sei es im Ganzen oder zu einem Theile oder dergestalt, dafs eine bestimmte Zahl von Reisenden befördert werden soll, so gelten für das Rechtsverhältnifs zwischen dem Verfrachter und dem Dritten die Vorschriften des vierten Abschnitts, soweit die Natur der Sache ihre Anwendung zuläfst.

1. Befördert ein Unternehmer Reisende mit fremden Schiffen, so kann dies so geschehen, dafs er solche mietet und ausrüstet (vgl. § 510). Dieser Fall bietet nichts besonderes. Es kann dies aber auch so geschehen, dafs er mit einem Reeder einen Vertrag abschliefst, laut dessen sich dieser zur Beförderung von Reisenden mit seinem Schiff verpflichtet, der Unternehmer dagegen mit dem einzelnen Reisenden Überfahrtsverträge abschliefst. Dieser Fall ist der Charterung eines Schiffes ähnlich, welches der Befrachter seinerseits auf Stückgüter anlegt. Von diesem Fall handelt § 676. Derselbe bestimmt, dafs der Vertrag des Unternehmers mit dem Reeder analog dem Frachtvertrag behandelt werden soll. Dies soll aber nicht blofs dann gelten, wenn der Unternehmer zu diesem Zweck ein ganzes Schiff (auf Zeit oder für eine bestimmte Reise) chartert, sondern auch dann, wenn er nur einen Teil eines Schiffes zu demselben Zweck chartert, endlich auch dann, wenn er nur über die Beförderung einer bestimmten Anzahl von Personen mit einem Schiff des Reeders kontrahiert. Die analog anzuwendenden Rechtssätze sind letzterenfalls die Rechtssätze über Stückgüterfracht. Wird über eine bestimmte Anzahl Personen kontrahiert, so kann der Sinn des Vertrages aber auch die Verfrachtung eines verhältnismäfsigen Teiles oder eines bestimmten Raumes des Schiffes sein, was aus dem übrigen Inhalt des Vertrages zu bestimmen ist (Prot. S. 2531). Letzterenfalls kommen die Regeln von Totalverfrachtungen zur An-

---

1) Die fremden Rechte haben mit den §§ 673—674 unseres Gesetzes konforme Vorschriften, so Ägypten (Art. 144—146), Türkei (Art. 147 ff.), Belgien (Art. 122, 124, 125), Holland (Art. 531 ff.), Brasilien (Art. 612), Chile (Art. 1081 ff.).

wendung, vgl. §§ 556 Nr. 1, 557, 587. Die analoge Anwendung wird sich namentlich auf die Form des Vertrages, Seetüchtigkeit, Fautfracht, Ladezeit, Löschzeit, Liegegeld, Einwirkung zufälliger Ereignisse erstrecken, Prot. S. 2531, während die Regeln über Haftbarkeit für das Frachtgut und die Fracht (§§ 606 ff., 614, 623 ff.) keine analoge Anwendung auf die Haftung für Personalschäden (vgl. Nr. 2), beziehentlich Haftung des Reisenden für die Charterfracht zulassen. Zusagen, z. B. Garantie von Raum und Einrichtung für eine bestimmte Personenzahl — vgl. R.O.H.G. XXII Nr. 46 — sind auch hier nach den Regeln des Werkvertrags zu bestimmen (vgl. oben S. 105, 106), ebenso die Wirkung schuldhafter Verzögerungen.

2. Der Vertrag des Unternehmers mit den Reisenden bleibt auch im Fall des § 676 den Regeln des fünften Abschnitts unterworfen. Es gelten nicht die Vorschriften des § 662 über den Unterfrachtvertrag. Es bleibt den Reisenden gegenüber der Unternehmer und nur dieser für die vollständige Erfüllung des Vertrages haftbar, auch wenn die Reisenden mit dem Schiff bereits die Reise angetreten haben. In betreff der Haftung des Unternehmers für das in Obhut des Schiffers gegebene Reisegut (§ 673 Abs. 2) ist anzunehmen, daſs solche sich nicht weiter erstrecken soll, als wenn er als Reeder mit den Passagieren kontrahierte, daſs also (abgesehen von eigenem und des Reeders Verschulden) der Unternehmer nur die auf Schiff und Fracht beschränkte Haftung des Reeders aus der Übernahme zu vertreten hat [1]). Insoweit haftet aber der Reeder dem Reisenden auch unmittelbar, gerade so wie er dem Ablader und nicht dem Befrachter das von jenem abgeladene Gut auszuliefern hat. Hierüber hinaus haftet der Unternehmer, soweit er in seinem Vertrag mit dem Reeder die Haftung weiter beschränkt hat, als in dem Vertrag mit dem Reisenden geschehen war. Sonstige Ansprüche aus einem Verschulden des Schiffers und der übrigen Besatzung [2]) stehen dem Reisenden nach den Regeln der §§ 512, 485, 486 nur unmittelbar gegen das Schiff (Schiffer und Schiffsvermögen) zu. Überhaupt bleiben die Pflichten des Schiffers gegenüber den Reisenden dieselben, ob der Reeder mit ihnen direkt kontrahierte oder der Unternehmer. Dies gilt auch von den Pflichten des Schiffers aus § 675 Prot. S. 2533. — Bei der Verschiedenheit der Rechtsregeln für beide Verträge kann der Unternehmer leicht zu Schaden kommen, falls er sich nicht durch besondere Vertragsklauseln sichert, z. B. durch den Rücktritt einzelner Reisenden

1) Dieser für den Fall des Unterfrachtvertrages in § 662 Abs. 2 supponierte Grundsatz ist als ein allgemeiner für jede Art der Transportübernahme mit fremden Schiffen geltender anzusehen, s. oben S. 89, 90.

2) Hierher gehören alle ersatzpflichtigen Schäden an der Person des Reisenden und dem in seinen Händen gebliebenen Gepäck, soweit hierfür nur im Fall des Verschuldens des Schiffers und der Seeleute gehaftet wird, vgl. N. 2 und 3 zu § 664.

gegen die Hälfte des Überfahrtsgeldes. Natürlich kann der Unternehmer bis zur Abfahrt an deren Stelle andere Reisende anwerben.

§ 677.

Wenn in den folgenden Abschnitten dieses Buches die Fracht erwähnt wird, so sind darunter, sofern nicht das Gegentheil bestimmt ist, auch die Ueberfahrtsgelder zu verstehen.

Die Bestimmung dieses Artikels kommt namentlich zur Anwendung hinsichtlich der §§ 679, 680, 716, 721, 756, 771, 797, 798, 855, 878.

§ 678.

Die auf das Auswanderungswesen sich beziehenden Landesgesetze werden, auch soweit sie privatrechtliche Vorschriften enthalten, durch die Vorschriften dieses Abschnitts nicht berührt.

Das Auswanderungswesen war bis zum Erlaſs des neuen H.G.B. nur landesgesetzlich geordnet. Inzwischen ist am 1. April 1898 das in folgendem abgedruckte

Reichsgesetz über das Auswanderungswesen vom 9. Juni 1897 in Kraft getreten.

Demselben werden an Stelle eines Kommentars der einzelnen Paragraphen, der über den Zweck dieses Werkes hinausgehen würde, da das Gesetz nur zum Teil seerechtlichen Inhalts ist, folgende zusammenfassende Erläuterungen vorausgeschickt:

Vorbemerkungen.

1. Das Auswanderungswesen unterliegt nach Art. 4 Nr. 1 der Reichsverfassung der Zuständigkeit des Reiches. Das Reich hatte aber von dieser Zuständigkeit nur durch die seit 1868 erfolgte Ernennung eines in Hamburg wohnenden Reichskommissars, dem die Aufgabe gestellt war, eine allgemeine Aufsicht über das Auswanderungswesen zu führen, Gebrauch gemacht. Später wurde ein zweiter Reichskommissar in Bremen bestellt. Im übrigen war bis dahin alles der Landesgesetzgebung überlassen. Weder § 678 H.G.B., noch das neue Reichsgesetz heben die Landesgesetze ausdrücklich auf: das letztere geht nur den Landesgesetzen vor. Soweit die Landesgesetze nach Erlaſs des Reichsgesetzes nicht ausdrücklich ihre früheren Vorschriften aufgehoben haben (was in Bayern, Sachsen und Mecklenburg geschehen ist), muſs somit in jedem Einzelfalle geprüft werden, ob und wieweit landesgesetzliche Bestimmungen noch gelten. In dieser Beziehung ist folgendes zu beachten:

Landesgesetze privatrechtlichen Inhalts, die Beförderung von Reisenden zur See, die nicht unter den Begriff der Auswanderer fallen, betreffen, sind schon durch das H.G.B. be-

seitigt, welches ausschliefslich diese Materie regelt. Eine gesetzliche Definition der „Auswanderung“ ist nirgends vorhanden, war auch in dem Reichsgesetz, das diesen Begriff in den früheren Gesetzen (Verfassung, Handelsgesetzbuch) gegeben vorfand, nicht mehr möglich. Es wird darunter freiwilliges Verlassen eines Staatsgebietes (d. h. des deutschen oder eines fremden, im Fall der sogenannten Durchwanderung, z. B. aus Rufsland über Deutschland nach Nordamerika) in der Absicht, sich dauernd aufserhalb desselben eine neue Heimat zu begründen, zu verstehen sein. Eine Auswanderung auf Zeit, wenn auch auf längere Zeit, kennen wir nicht (vgl. Motive des Reichsges. S. 19, Stenogr. Berichte des Reichstags S. 5103, 5105). — Das Reichsgesetz betrifft aber nur die Auswanderung nach aufserdeutschen Ländern, nicht die Auswanderung nach den deutschen Schutzgebieten (Kolonien), deren Regelung man noch nicht für die Gesetzgebung reif hielt. Diese Einschränkung gilt nicht nur für die gewerberechtlichen Abschnitte I—III, sondern auch für die folgenden Abschnitte, die die Art der Beförderung betreffen, welche alle konzessionspflichtige Unternehmer und Agenten voraussetzen, vgl. §§ 1, 43, 44, Begründung S. 18, 40, Kommissionsbericht S. 3 Nr. 11, Stenographische Berichte S. 5093. Hiernach würden die Landesgesetze sowohl privatrechtlichen wie öffentlich-rechtlichen Inhalts vorläufig in Geltung bleiben, soweit Auswanderung nach den deutschen Schutzgebieten in Frage kommt, da die Landesgesetze nirgends diese letzteren ausgenommen haben. In der That ist aber eine Auswanderung nach den Schutzgebieten in obigem Sinne bisher kaum vorhanden. — Für die Auswanderung nach aufserdeutschen Ländern bleiben nur landesrechtliche Vorschriften öffentlich rechtlichen Inhalts in Kraft, soweit dieselben die Einrichtung der auch nach dem Reichsgesetz noch in Betracht kommenden landesgesetzlichen Behörden (vgl. Reichsges. §§ 12, 19, 40) oder Materien betreffen, welche das Reichsgesetz nicht ordnet, wie z. B. die Beherbergung der Auswanderer in den Hafenplätzen (vgl. § 16 des Hamb. Ges. vom $\frac{\text{14. Januar 1887}}{\text{18. Septbr. 1896}}$ mit Polizeiregulativ vom 26. Mai 1887), Auskunftserteilung an Auswanderer, Vermittelung zur Beilegung von Streitigkeiten (vgl. § 2 des Hamb. Ges.) u. s. w. Da hiernach die Landesgesetze für das Seerecht kein wesentliches Interesse mehr bieten, wird auf eine Darstellung derselben verzichtet.

2. Mit Auswanderer-Schiffen (§ 37 Ges.) werden regelmäfsig auch solche Reisende befördert, die nicht Auswanderer sind. Der Regel nach sieht man die Kajütenpassagiere (im Gegensatz zu denen des Zwischendecks) nicht als Auswanderer an. Diese gelten daher nur als solche, wenn es erkennbar wird, dafs sie Auswanderer sind. Reisen solche einfachen Passagiere, die nicht auswandern, mit Auswandererschiffen, so kommen die allgemeinen Vorschriften des Ge-

setzes, betreffend die Beschaffenheit und Einrichtung der Schiffe (§§ 33ff.), auch diesen Reisenden zu gute. Sie dürfen nach Treu und Glauben annehmen, dafs der Unternehmer ihnen mindestens einen ebenso vollständigen Zustand des Schiffes gewährleistet, wie der, welchen er gesetzlich den mitreisenden Auswanderern gewähren mufs. Im übrigen, also z. B. in betreff der Form der Verträge, der Bedingungen des Rücktrittes u. s. w., gelten ihnen gegenüber aber nur die Vorschriften des H.G.B., nicht die des Reichsgesetzes.

3. Die Abschnitte I—III des Reichsgesetzes sind lediglich gewerberechtlicher Natur. In diesen Vorschriften ist der Zweck des Gesetzes erkennbar, der dahin geht, nicht nur die Auswanderer vor Übervorteilung und auf der Reise zu schützen, sondern auch die Ziele der Auswanderung zu beeinflussen. Das Gesetz befolgt das unbeschränkte Konzessionssystem, d. h. es hängt von dem freien Ermessen der Behörde ab, den Unternehmern (d. h. solchen Personen, die im Inland gewerbsmäfsig die Beförderung von Auswanderern betreiben) und Agenten (d. h. solchen Personen, die gewerbsmäfsig im Inland Abschlüsse vermitteln) Konzessionen zu erteilen und zu nehmen. Das Gesetz giebt den Behörden in dieser Beziehung nur Direktiven und stellt gewisse Fälle auf, in denen die Erlaubnis versagt werden mufs, verwirft dagegen das System der Normativbestimmungen, wonach unter Erfüllung gewisser Voraussetzungen die Konzession erteilt werden mufs. Dadurch haben die Behörden es in der Hand, die Konzession unter besonderen, nicht im Gesetz ausgedrückten Bedingungen zu erteilen. Die nach dem Gesetz feststehenden Bedingungen bedürfen dagegen keiner besonderen Hervorhebung in der Konzession. Durch den im § 6 ausgedrückten Grundsatz der Specialisierung ist es möglich, die Auswanderung nach bestimmten Gebieten zu lenken. Allerdings wird dadurch die Auswanderung nach anderen Gebieten (mittels Benutzung ausländischer Häfen) nicht unmöglich, wohl aber das Werben von Auswanderern innerhalb Deutschlands für diese Gebiete. — Das Gesetz will grundsätzlich als Unternehmer nur Reeder zulassen (§ 5)[1]). Es will dadurch binnenländische Unternehmer (Auswanderungs-Bureaux) und auch blofse Expedienten in den Seestädten ausschliefsen. Nach § 7 sind aber Ausnahmen zulässig.

---

1) Nach dem Reg.Entwurf § 5 mufs der Unternehmer „eigene Schiffe“ haben. Auf Antrag des Dr. Bachem hat der Reichstag dies dahin geändert, dafs er den Nachweis führen müsse, dafs er „Reeder“ sei. Nach den Erläuterungen des Antragstellers S. 5784, 5785 sind darunter gemäfs § 510 H.G.B. auch Ausrüster zu verstehen, welche fremde Schiffe mieten. Dagegen sind Expedienten, welche Schiffe anderer Reeder chartern, um Reisende zu befördern (§ 676 H.G.B.), ausgeschlossen. Goetsch, Das Reichsgesetz über das Auswanderungswesen nebst Ausführungsverordnungen, Berlin 1898, S. 46, will mit Unrecht auch die Ausrüster ausschliefsen.

Von den zur Zeit des Inkrafttretens in Bremen vorhandenen Firmen, welche als Expedienten für eigene Rechnung Auswanderer mit fremden Schiffen befördern, sind demgemäfs mehrere in ihrem Betrieb geblieben. Siedelungsgesellschaften, welche neben der Besiedelung bestimmter Gebiete die Beförderung von Auswanderern dorthin betreiben, brauchen nicht notwendig selbst Reeder zu sein. Auch ist es nicht unzulässig, wenn Unternehmer, die selbst Reeder sind, neben den Schiffen ihrer Reederei oder während diese havariert sind, auch gecharterte fremde Schiffe benutzen[2]). Als Unternehmer sind auch ausländische Reeder unter gewissen Bedingungen zulässig (§ 4), vgl. unten Nr. 7. Eine Reihe von solchen ist thatsächlich zugelassen worden[3]). Das Gesetz befolgt ferner den Grundsatz des Agentenzwanges (§ 8), läfst Stellvertreter der Unternehmer, die jedoch nur für Rechnung und im Namen des Unternehmers, nie für eigene Rechnung befördern dürfen, zu, nicht aber Stellvertreter der Agenten (§ 17). Die Konzessionsinstanz in betreff der Unternehmer ist der Bundesrat (§§ 2, 10), nur Stellvertreter kann der Reichskanzler allein genehmigen und beseitigen (§ 9 Abs. 3, § 10 a. E.)[4]). Als Beirat des Reichskanzlers und somit auch des Bundesrats fungiert ein Beirat von mindestens 15 Mitgliedern (§§ 38, 39), derselbe besteht zur Zeit aus 19 Mitgliedern[5]). Die Konzessionsinstanz für die Agenten sind landesgesetzliche Behörden[6]). Unternehmer und Agenten haben vor Erteilung der Konzessionen Sicherheiten (Kautionen)

---

2) Jedoch bedarf es nach § 15 der Bundesratsvorschriften vom 14. März 1885 über den Geschäftsbetrieb der Unternehmer und Agenten dazu jedesmal einer Genehmigung der landesgesetzlichen Auswanderungsbehörde.

3) In einer Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 9. April 1898 (Centralblatt für das Deutsche Reich S. 221 ff.) sind die bis dahin zugelassenen Unternehmer und die Bedingungen ihrer Zulassung verzeichnet. Danach sind nur zwei deutsche Reedereien (Nordd. Lloyd und Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft) mit verschiedenen Einschiffungshäfen, vier Expedienten in Bremen und fünf ausländische Reedereien als Unternehmer zugelassen.

4) Der Reg.Entwurf wollte dem Reichskanzler allein die Befugnis zur Erteilung, Versagung und zum Widerruf von Konzessionen geben, der Reichstag hat die Zustimmung des Bundesrats für erforderlich erachtet.

5) Das Regulativ, betreffend die Organisation desselben, s. Reichsanzeiger vom 21. Februar 1898 Nr. 45; Goetsch a. a. O. S. 294 ff.; die Namen der derzeitigen Mitglieder s. Goetsch a. a. O. S. 299 ff.

6) In erster Instanz (§ 12) die „höhere Verwaltungsbehörde", in zweiter Instanz (§ 19) die „Aufsichtsbehörden". Welche Behörden in den einzelnen Bundesstaaten hiernach zuständig sind, ist gemäfs § 49 des Ges. von den Centralbehörden bekannt gemacht. Bei Goetsch a. a. O. sind im Anhang S. 301 ff die hiernach zuständigen Behörden zusammengestellt. Hiernach ist z. B. in Preufsen der Regierungspräsident erste, das Handelsministerium zweite Instanz, in Mecklenburg-Schwerin die Gewerbekommission erste, das Ministerium des Innern zweite Instanz, in Sachsen die Kreishauptmannschaft erste, das Ministerium des Innern zweite Instanz, in Lübeck das Polizeiamt erste, der Senat zweite Instanz, in Hamburg und Bremen die Behörde für das Auswanderungswesen erste, der Senat zweite Instanz u. s. w.

zu bestellen (§§ 5, 14, 20), welche für alle den Behörden wie den Auswanderern gegenüber begründeten Verbindlichkeiten, sowie für Geldstrafen und Kosten haften.

4. Die Abweichungen, welche in privatrechtlicher Beziehung von den Bestimmungen des H.G.B. für den Vertrag mit Auswanderern in den Abschnitten IV und V vorgeschrieben werden, sind folgende:

a. Die Form des Vertrages ist notwendig die schriftliche (§ 22 Abs. 1 Ges., vgl. unten N. 8) auch bei Ausgabe von Fahrkarten. Mündliche Verträge sind nichtig, § 125 B.G.B. Geschieht die Beförderung dennoch, so kann eine Gegenleistung nicht auf Grund der nichtigen Verträge gefordert werden, sondern es kann nur gemäſs §§ 812, 818 Abs. 1 und 2 B.G.B. die Bereicherung, also höchstens ein angemessener Preis für die Leistung gefordert werden. Was darüber hinaus bezahlt ist, kann zurückgefordert werden.

b. Zum Schutz der Auswanderer ist die Aufnahme gewisser Abreden in den Vertrag verboten (§ 22 Abs. 2 Ges.), andererseits Aufnahme gewisser Bedingungen geboten (§ 25). Bei Verletzung dieser Vorschriften gilt dasselbe wie im Fall a, vgl. § 139 B.G.B.

c. Die Auswanderer werden durch besondere, zwingende Bestimmungen gegen die Nachteile von Verzögerungen vor Antritt der Reise und Unterbrechungen derselben geschützt (§§ 27, 28, 30, 31).

d. Nach ebenfalls zwingender Vorschrift wird bei unverschuldeten Verhinderungen in der Person der Auswanderer, welche es ihnen unmöglich machen, die Reise anzutreten oder fortzusetzen, das volle, beziehentlich das noch nicht durch Zurücklegung eines Teiles der Reise verdiente Überfahrtsgeld ersetzt (§§ 29, 31).

e. Nicht bloſs der Schiffer, sondern der Unternehmer persönlich ist für Seetüchtigkeit, Einrichtung, Verproviantierung und Ausrüstung des Schiffes bei Antritt der Reise verantwortlich und somit dafür nicht bloſs mit dem Schiffsvermögen, sondern persönlich haftbar[7]). Über die Einzelheiten sind genaue gesetzliche Einzelvorschriften

---

7) Wird infolge mangelhaften Zustandes des Schiffes die Reise überhaupt nicht angetreten und tritt infolge dessen der Auswanderer zurück (§ 28 Ges.), so haftet der Reeder persönlich, ohne Rücksicht darauf, ob ihn oder seine Gehülfen ein Verschulden trifft, da er nur in den Fällen der §§ 668, 669 Abs. 2 H.G.B. zurücktreten kann. Tritt unterwegs ein Schaden infolge von Mängeln, die schon bei Antritt der Reise vorhanden und bei Sorgfalt dem Reeder oder seinen Gehülfen erkennbar waren, ein, so haftet der Reeder ebenfalls stets persönlich. Dagegen haftet er für Schäden, die durch mangelhafte Schiffsführung oder Nachlässigkeit unterwegs eintreten, nur nach den Regeln des H.G.B., vgl. N. 3 zu § 664.

gegeben (vgl. §§ 33, 36 Ges. und die unten in N. 9 erwähnten Vorschriften des Bundesrats). Die Befolgung der Vorschriften wird durch die Behörden im Wege amtlicher Besichtigung der Schiffe kontrolliert (§ 34). Die Besichtigung findet im Inlande durch Besichtiger statt, welche von den Landesregierungen bestellt werden, im Ausland durch die Konsuln als Reichskommissare (unten Nr. 6), wobei in betreff der Seetüchtigkeit und sonstigen Beschaffenheit ein Schiffsbautechniker zuzuziehen ist, im Ausland durch Experten des germanischen Lloyd oder einer anderen zugelassenen Klassifikationsgesellschaft (§ 3 der bundesrätlichen Vorschriften in N. 9).

Das Gesetz sichert seine Vorschriften auch durch Strafen gegen die Unternehmer, deren Stellvertreter und die Schiffsführer (§§ 43 ff.). Diese Strafen ändern aber den Charakter der Vorschriften nicht. Dieselben bezwecken lediglich den Schutz der Auswanderer und (vgl. oben Nr. 2) derjenigen anderen Mitreisenden, welche sich im Vertrauen auf die gesetzlich vorgeschriebene Einrichtung und Beschaffenheit mit Auswandererschiffen befördern lassen. Es begründet die Verletzung der Vorschriften in Schadensfällen also nur privatrechtliche Ansprüche der Mitkontrahenten der Reeder, zu deren Schutz sie dienen (§ 823 Abs. 2 B.G.B.). Dritte Personen, z. B. die Interessenten eines infolge vorschriftswidriger Beschaffenheit der Auswandererschiffe angesegelten anderen Schiffs und die darauf befindlichen Personen gewinnen durch Verletzung jener Vorschriften keine neuen Ansprüche (vgl. Bd. I, S. 228 N. 22).

Da die Schiffsführer wegen der gesetzlich geforderten Einrichtung, Beschaffenheit, Ausrüstung und Verproviantierung mit verantwortlich sind (§§ 33 Abs. 2, 36, 43 Abs. 3), so kann gegen sie im Schadensfall wegen Verletzung der hierauf bezüglichen Vorschriften auch auf gänzliche oder zeitweise Entziehung des Schifferpatents gemäfs der §§ 4, 25 des Gesetzes über die Untersuchung von Seeunfällen vom 27. Juli 1877 von den Seeämtern erkannt werden.

5. Das Gesetz verbietet in den §§ 23, 24 bei Strafe (§ 43) den Abschlufs von Auswanderungsverträgen mit gewissen Personen. Inbetreff deutscher Wehrpflichtiger (§ 23a) legt das Gesetz den Unternehmern und Agenten eine Pflicht zur Prüfung auf. Im übrigen (§ 23b und c) sind dieselben nur dann zur Prüfung verpflichtet, wenn sie von dritter Seite besonders aufmerksam gemacht werden oder wenn aus den vorliegenden Umständen sich Verdachtsgründe ergeben. Unterlassen sie eine sorgfältige Prüfung in den Fällen, in denen sie hiernach zu solcher verpflichtet sind, so liegt fahrlässige Übertretung der Strafvorschrift und Verschulden vor. Der Vertrag ist nach den §§ 306, 309 B.G.B. nichtig, auch wenn kein Verschulden des

Reeders vorliegt. Waren Unternehmer oder deren Stellvertreter und Agenten sowie deren Gehülfen, soweit dieselben bei dem Abschlufs beteiligt sind, ohne Schuld, so ist, wenn sie im Vertrauen auf die Gültigkeit des Vertrages eine mögliche Werbung anderer Auswanderer unterliefsen, gemäfs § 307 B.G.B. als negatives Interesse die Hälfte des Fahrgeldes (vgl. § 29 Abs. 3) zu zahlen, falls vor Antritt der Reise die Unzulässigkeit der Beförderung bekannt wird und nicht noch ein anderer Passagier an die Stelle tritt. War die Reise bereits angetreten, so kann gleichen Falles das volle Überfahrtsgeld, jedenfalls aber ein solches pro rata der zurückgelegten Reise gefordert werden. Im Fall des § 48 des Gesetzes liegt nur dann eine unerlaubte Handlung und somit ein nichtiger Vertrag vor, wenn der Unternehmer oder dessen Stellvertreter und Agenten, sowie deren bei Abschlufs beteiligte Gehülfen, Kenntnis von dem Zweck der Beförderung hatten.

6. Die Aufsicht über das Auswanderungswesen führen in den inländischen Hafenplätzen, für welche Unternehmer zugelassen sind, zunächst landesgesetzliche „Auswanderungsbehörden“ (§ 40 Ges.). Besondere Behörden zu diesem Zweck bestehen nur in Bremen und Hamburg (s. oben N. 6). Das Reich führt aber aufserdem im Inland eine Oberaufsicht durch Reichskommissare, welche der Reichskanzler ernennt. Zur Zeit sind solche (wie schon vor Erlafs des Gesetzes) nur in Bremen und Hamburg stationiert. In den ausländischen Häfen führen die Konsularbehörden die Aufsicht (§ 41 Abs. 4).

7. Die Vorschriften des Auswanderungsgesetzes gelten für die bei uns als Unternehmer zugelassenen Ausländer auch soweit dieselben Auswanderer aus Deutschland nur von ausländischen Häfen aus befördern, sie müssen vor unseren Gerichten Recht nehmen, und die bestellte Kaution, sowie die Widerruflichkeit der Erlaubnis sichert die Vollstreckung (§§ 4, 5 Ges.). Daneben haben diese ausländischen Reeder die von dem Recht ihrer Flagge gegebenen Vorschriften zu beobachten, soweit dieselben zwingender Natur sind und sich nicht blofs auf deren nationale Auswanderung beziehen. Andererseits unterliegt die Beförderung von Auswanderern durch inländische Reedereien lediglich dem fremden Recht, wenn dieselbe von fremden Häfen aus geschieht und nicht eine Auswanderung aus Deutschland (einschliefslich der Durchwanderung vgl. Nr. 1) zum Gegenstand hat. Denn unser Auswanderungsgesetz bezieht sich nur auf eine solche (vgl. jedoch § 42 Ges. und N. 10). Handelt es sich um eine Auswanderung aus Deutschland, so können, wenn die Beförderung zunächst über Land und dann erst von einem aufserdeutschen Hafen aus geschieht, dortige zwingende Vorschriften neben den einheimischen anwendbar werden (vgl. unten N. 9).

Text des Reichsgesetzes über das Auswanderungswesen vom 9. Juni 1897 *).

I. Unternehmer.

§ 1. *Wer die Beförderung von Auswanderern nach aufserdeutschen Ländern betreiben will (Unternehmer), bedarf hierzu der Erlaubnifs.*

§ 2. *Zur Ertheilung oder Versagung der Erlaubnifs ist der Reichskanzler unter Zustimmung des Bundesraths zuständig.*

§ 3. *Die Erlaubnifs ist in der Regel nur zu ertheilen:*

a. *an Reichsangehörige, welche ihre gewerbliche Niederlassung im Reichsgebiete haben;*

b. *an Handelsgesellschaften, eingetragene Genossenschaften und juristische Personen, welche im Reichsgebiete ihren Sitz haben; an offene Handelsgesellschaften, Kommanditgesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien jedoch nur, wenn ihre persönlich haftenden Gesellschafter sämmtlich Reichsangehörige sind.*

§ 4. *Ausländischen Personen oder Gesellschaften, sowie solchen Reichsangehörigen, welche ihre gewerbliche Niederlassung nicht im Reichsgebiete haben, darf die Erlaubnifs nur ertheilt werden, wenn sie*

a. *einen im Reichsgebiete wohnhaften Reichsangehörigen zu ihrem Bevollmächtigten bestellen, welcher sie in den auf die Beförderung der Auswanderer bezüglichen Angelegenheiten Behörden und Privaten gegenüber rechtsverbindlich zu vertreten hat,*

b. *wegen der aus der Annahme und Beförderung der Auswanderer erwachsenden Rechtsstreitigkeiten dem deutschen Rechte und den deutschen Gerichten sich unterwerfen.*

§ 5. *Vor Ertheilung der Erlaubnifs hat der Nachsuchende eine Sicherheit im Mindestbetrage von fünfzigtausend Mark zu bestellen und im Falle beabsichtigter überseeischer Beförderung den Nachweis zu führen, dafs er Reeder ist.*

§ 6. *Die Erlaubnifs ist nur für bestimmte Länder, Theile von solchen oder bestimmte Orte und im Falle überseeischer Beförderung nur für bestimmte Einschiffungshäfen zu ertheilen.*

§ 7. *Bei Ertheilung der Erlaubnifs an solche deutsche Gesellschaften, welche sich die Besiedelung eines von ihnen in überseeischen Ländern erworbenen Gebiets zur Aufgabe machen, ist der Reichskanzler an die Vorschriften des § 5 nicht gebunden.*

Im Uebrigen können aus besonderen Gründen Ausnahmen von den Vorschriften des § 5 zugelassen werden.

---

*) Aufser dem N. 1 citierten Kommentar von Goetsch ist noch zu nennen ein Kommentar von Stoerck („Das Reichsgesetz über das Auswanderungswesen nebst Ausführungsverordnungen und Anlagen“, Guttentag, Berlin 1899).

§ 8. *Die Erlaubnifs berechtigt den Unternehmer zum Geschäftsbetrieb im ganzen Reichsgebiete mit der Einschränkung, dafs er aufserhalb des Gemeindebezirkes seiner gewerblichen Niederlassung und des Gemeindebezirkes seiner etwaigen Zweigniederlassungen bei der Ausübung seines gesammten Geschäftsbetriebs, soweit es sich dabei nicht lediglich um die Ertheilung von Auskunft auf Anfrage oder um die Veröffentlichung der Beförderungsangelegenheiten und Beförderungsbedingungen handelt, ausschliefslich der Vermittelung seiner nach §§ 11 ff. zugelassenen Agenten sich zu bedienen hat.*

§ 9. *Der Unternehmer kann seine Befugnisse zum Geschäftsbetriebe durch Stellvertreter ausüben. Die Bestellung eines solchen ist erforderlich für die Geschäftsführung in Zweigniederlassungen.*

Nach dem Tode des Unternehmers, sowie im Falle einer Vormundschaft oder Pflegschaft kann der Geschäftsbetrieb noch längstens sechs Monate durch Stellvertreter fortgesetzt werden.

Die Bestellung eines Stellvertreters bedarf der Genehmigung des Reichskanzlers.

§ 10. *Die den Unternehmern ertheilte Erlaubnifs kann unter Zustimmung des Bundesraths vom Reichskanzler jederzeit beschränkt oder widerrufen werden. Die Genehmigung der Bestellung eines Stellvertreters kann vom Reichskanzler jederzeit widerrufen werden.*

II. Agenten.

§ 11. *Wer bei einem Betriebe der im § 1 bezeichneten Art durch Vorbereitung, Vermittelung oder Abschlufs des Beförderungsvertrags gewerbsmäfsig mitwirken will (Agent), bedarf hierzu der Erlaubnifs.*

§ 12. *Die Erlaubnifs wird von der höheren Verwaltungsbehörde ertheilt.*

§ 13. *Die Erlaubnifs darf nur ertheilt werden an Reichsangehörige, welche im Bezirke der höheren Verwaltungsbehörde (§ 12) ihre gewerbliche Niederlassung oder ihren Wohnsitz haben und von einem zugelassenen Unternehmer (§ 1) bevollmächtigt sind.*

Die Erlaubnifs darf auch bei Erfüllung der vorstehenden Erfordernisse nicht ertheilt werden:

a. wenn Thatsachen vorliegen, welche die Unzuverlässigkeit des Nachsuchenden in Beziehung auf den beabsichtigten Geschäftsbetrieb darthun;

b. wenn einer den Verhältnissen des Verwaltungsbezirkes der zuständigen Verwaltungsbehörde entsprechenden Anzahl von Personen die Erlaubnifs zum Betriebe des Geschäfts eines Auswanderungsagenten ertheilt oder ausgedehnt (§ 15) worden ist.

§ 14. *Vor Ertheilung der Erlaubnifs hat der Nachsuchende eine Sicherheit im Mindestbetrage von fünfzehnhundert Mark zu bestellen.*

§ 15. *Die Erlaubnifs berechtigt zum Geschäftsbetrieb im Bezirke der die Erlaubnifs ertheilenden Behörde, wenn sie nicht auf einen Theil desselben beschränkt wird. Im Einvernehmen mit dieser Behörde kann jedoch dem Agenten die Ausdehnung seines Geschäftsbetriebs auf benachbarte Bezirke von den für letztere zuständigen höheren Verwaltungsbehörden gestattet werden.*

§ 16. *Für andere als den in der Erlaubnifsurkunde namhaft gemachten Unternehmer, sowie auf eigene Rechnung darf der Agent Geschäfte der im § 11 bezeichneten Art nicht besorgen.*

§ 17. *Dem Agenten ist es untersagt, seine Geschäfte in Zweigniederlassungen, durch Stellvertreter oder im Umherziehen zu betreiben.*

§ 18. *Die dem Agenten ertheilte Erlaubnifs kann jederzeit beschränkt oder widerrufen werden.*

Die Erlaubnifs mufs widerrufen werden:

a. *wenn den Erfordernissen nicht mehr genügt wird, an welche die Ertheilung der Erlaubnifs nach § 13 Abs. 1 gebunden ist.*
b. *wenn Thatsachen vorliegen, welche die Unzuverlässigkeit des Agenten in Beziehung auf den Geschäftsbetrieb darthun;*
c. *wenn die Sicherheit ganz oder zum Theil zur Deckung der auf ihr haftenden Ansprüche verwendet worden ist und nicht binnen vier Wochen nach ergangener Aufforderung neu bestellt oder ergänzt wird.*

§ 19. *Gegen die auf Grund der §§ 11 bis 15 und 18 von der höheren Verwaltungsbehörde getroffenen Verfügungen ist Beschwerde an die Aufsichtsbehörde zulässig. Die Frist zur Einlegung der Beschwerde beträgt zwei Wochen.*

III. Gemeinsame Bestimmungen für Unternehmer und Agenten.

§ 20. *Die von den Unternehmern und von den Agenten bestellten Sicherheiten haften für alle anläfslich ihres Geschäftsbetriebs gegenüber den Behörden und gegenüber den Auswanderern begründeten Verbindlichkeiten, sowie für Geldstrafen und Kosten.*

§ 21. *Der Bundesrath erläfst nähere Bestimmungen über den Geschäftsbetrieb der Unternehmer und Agenten und deren Beaufsichtigung, namentlich auch*

a. *über die von ihnen zu führenden Bücher, Listen, statistischen und sonstigen Nachweisungen, sowie über die in Anwendung zu bringenden Vertragsformulare;*
b. *über die Art und Weise der Sicherheitsbestellung und die Bedingungen, welche über die Haftbarkeit, sowie über die Ergänzung und die Rückgabe der Sicherheit und die Bestellungsurkunde aufzunehmen sind*[8]).

---

8) Auf Grund des § 21 Ges. hat der Bundesrat „Bestimmungen über den Geschäftsbetrieb der Auswanderungsunternehmer

IV. Allgemeine Bestimmungen über die Beförderung von Auswanderern.

§ 22. *Der Unternehmer darf Auswanderer nur befördern auf Grund eines vorher abgeschlossenen schriftlichen Vertrags.*

Den Auswanderern darf nicht die Verpflichtung auferlegt werden, den Beförderungspreis oder einen Theil desselben oder ihnen geleistete Vorschüsse nach ihrer Ankunft am Bestimmungsorte zu zahlen oder zurückzuerstatten oder durch Arbeit abzuverdienen; ebensowenig dürfen sie in der Wahl ihres Aufenthaltsorts oder ihrer Beschäftigung im Bestimmungslande beschränkt werden.

§ 23. *Verboten ist die Beförderung, sowie der Abschlufs von Verträgen über die Beförderung:*

a. *von Wehrpflichtigen im Alter vom vollendeten siebzehnten bis zum vollendeten fünfundzwanzigsten Lebensjahre, bevor sie eine Entlassungsurkunde (§ 14 des Gesetzes über die Erwerbung und den Verlust der Bundes- und Staatsangehörigkeit vom 1. Juni 1870) oder ein Zeugnifs der Ersatzkommission darüber beigebracht haben, dafs ihrer Auswanderung aus dem Grunde der Wehrpflicht kein Hindernifs entgegen steht;*

b. *von Personen, deren Verhaftung oder Festnahme von einer Gerichts- oder Polizeibehörde angeordnet ist;*

c. *von Reichsangehörigen, für welche von fremden Regierungen oder von Kolonisationsgesellschaften oder ähnlichen Unternehmungen der Beförderungspreis ganz oder theilweise bezahlt*

---

und Agenten vom 14. März 1898 (R.G.Bl. 1898 S. 39 ff), bestehend aus 31 Paragraphen, erlassen (abgedruckt bei Goetsch a. a. O. als Anhang C S. 215 ff.). Diese Vorschriften haben, soweit nicht lediglich gesetzliche Bestimmungen wiederholt werden, im wesentlichen folgenden Inhalt: §§ 1, 2 ordnen an, dafs die Unternehmer nach beigefügten Schemen ein „Auswandererverzeichnis" zu führen haben. Nach § 3 mufs dem Reichskommissar das Schiffstagebuch auf Verlangen vorgelegt werden.

§§ 4—13 betreffen die Verträge mit den Auswanderern. Dieselben müssen mit dem Familienvorstand in deutscher Sprache (Beifügung von Übersetzungen sind zulässig) geschlossen werden, ein Exemplar mufs in dessen Händen bleiben. Es wird genau vorgeschrieben, was der Vertrag in den verschiedenen vorkommenden Fällen enthalten mufs. Jeder Unternehmer mufs diesen Vorschriften gemäfs Formulare seiner Verträge aufstellen und dem Reichskanzler zur Genehmigung einreichen. Der Preis für binnenländische Beförderungsmittel darf den tarifmäfsigen, an Ort und Stelle geltenden Preis nicht übersteigen (§ 10).

§ 14 verpflichtet den Unternehmer auf Erfordern der „Auswanderungsbehörde" (vgl. Nr. 6 der Vorbemerkungen) zur Sicherstellung ihrer aus den §§ 27—30 Ges. sich ergebenden Pflichten Versicherung in Höhe von mehr als der Hälfte des Überfahrtsgeldes zu nehmen oder einen entsprechenden Betrag zu hinterlegen.

§ 15 s. oben N. 2.

§§ 16—22 ordnen den Geschäftsbetrieb der Agenten.

§ 23 verbietet den Agenten, sowie den Bevollmächtigten ausländischer Unternehmer den Auswanderern höhere Preise, als die von den Unternehmern festgesetzten, zu berechnen.

§ 25 giebt Vorschriften über Annoncen, Prospekte, Cirkulare, und gewährt den „höheren Verwaltungsbehörden" (vgl. N. 6) das Recht, den Unter-

wird oder Vorschüsse geleistet werden; Ausnahmen von dieser Bestimmung kann der Reichskanzler zulassen.

§ 24. *Auswanderer, welche sich nicht im Besitze der nach § 23a erforderlichen Urkunde befinden, oder welche zu den im § 23 unter b und c bezeichneten Personen gehören, können durch die Polizeibehörden am Verlassen des Reichsgebiets verhindert werden.*

Die Polizeibehörden in den Hafenorten sind befugt, die Unternehmer an der Einschiffung von Personen zu verhindern, deren Beförderung auf Grund dieses Gesetzes verboten ist.

V. Besondere Bestimmungen für die überseeische Auswanderung nach aufsereuropäischen Ländern.

§ 25. *Verträge über die überseeische Beförderung von Auswanderern müssen auf Beförderung und Verpflegung bis zur Landung im aufsereuropäischen Ausschiffungshafen gerichtet sein. Sie sind auf die Weiterbeförderung und Verpflegung vom Ausschiffungshafen bis an das Auswanderungsziel zu erstrecken, insoweit dies bei der Ertheilung der Erlaubnifs (§ 1) zur Bedingung gemacht ist.*

Soll das Schiff in einem aufserdeutschen Hafen bestiegen oder gewechselt werden, so ist dies in den Beförderungsvertrag aufzunehmen.

§ 26. *Der Verkauf von Fahrscheinen an Auswanderer zur Weiterbeförderung von einem überseeischen Platze aus ist verboten.*

Dieses Verbot findet jedoch keine Anwendung auf Verträge, durch welche der Unternehmer (§ 1) sich zugleich zur Weiterbeförderung vom überseeischen Ausschiffungshafen aus verpflichtet.

§ 27. *Der Unternehmer ist verpflichtet, den Auswanderern an dem zu ihrer Einschiffung oder Weiterbeförderung bestimmten Orte bei jeder nicht von ihnen selbst verschuldeten Verzögerung der Beförderung von dem vertragsmäfsig bestimmten Abfahrtstag an ohne besondere Vergütung Unterkunft und Verpflegung zu gewähren.*

§ 28. *Falls die Verzögerung länger als eine Woche dauert, hat der Auswanderer, unbeschadet der ihm nach dem bürgerlichen*

---

nehmern und Agenten die Ankündigung ihres Geschäfts durch „Plakate an öffentlichen Orten" zu untersagen.

§§ 26—31 regeln gemäfs § 21b des Gesetzes die Art und Weise, wie die in den §§ 5, 7, 14 Ges. erwähnten Kautionen zu bestellen sind.

Die Nichtbefolgung der Vorschriften ist im § 43 Ges. unter Strafe gestellt. Da nach den §§ 21, 43 Ges. die Anordnungen des Bundesrats als delegierten Gesetzgebers die Kraft eines Gesetzes haben (vgl. Goetsch a. a. O. S. 89), so sind Verträge, welche nicht den gesetzlichen Inhalt haben, nichtig. Jedoch ist dies nicht anzunehmen, wenn lediglich zwingende Vorschriften, die gesetzlich gelten, in den Vertrag nicht aufgenommen sind, in welchem Fall das Gesetz selbst den Vertrag ergänzt, ferner nicht, soweit das Gesetz selbst (§ 31 Ges.) einfach Streichung der seinen Vorschriften entgegenstehenden Bedingungen anordnet, endlich dann nicht, wenn zwar einige Punkte des Vertrages gegen die Vorschriften verstofsen, aber anzunehmen ist, dafs auch bei Streichung dieser der Vertrag gewollt ist (§ 139 B.G.B.).

Rechte etwa zustehenden Ansprüche auf Schadensersatz, das Recht, von dem Vertrage zurückzutreten und die Rückerstattung des gezahlten Ueberfahrtsgeldes zu verlangen.

§ 29. *Die Rückerstattung des Ueberfahrtsgeldes kann auch dann verlangt werden, wenn der Auswanderer oder einer der ihn begleitenden Familienangehörigen vor Antritt der Seereise stirbt oder nachweislich durch Krankheit oder durch sonstige aufser seiner Macht liegende Zwischenfälle am Antritte der Seereise verhindert wird.*

Das Gleiche gilt, wenn in Fällen des § 26 Abs. 2 die Verhinderung im überseeischen Ausschiffungshafen eintritt, rücksichtlich des den Weiterbeförderungskosten entsprechenden Theiles des Ueberfahrtsgeldes.

Die Hälfte des Ueberfahrtsgeldes kann zurückverlangt werden, wenn der Auswanderer vor Antritt der Reise vom Vertrag aus anderen Gründen zurücktritt.

§ 30. *Wird das Schiff durch einen Seeunfall oder einen anderen Umstand an der Fortsetzung der Reise verhindert oder zu einer längeren Unterbrechung derselben genöthigt, so ist der Unternehmer (§ 1) verpflichtet, ohne besondere Vergütung den Auswanderern angemessene Unterkunft und Verpflegung zu gewähren und die Beförderung derselben und ihres Gepäckes nach dem Bestimmungsorte sobald als möglich herbeizuführen.*

Diese Vorschrift findet sinngemäfse Anwendung auf die Weiterbeförderung vom überseeischen Ausschiffungshafen aus (§ 26 Abs. 2).

§ 31. *Vereinbarungen, welche den Bestimmungen der §§ 27 bis 30 zuwider laufen, haben keine rechtliche Wirkung.*

§ 32. *Der Unternehmer kann verpflichtet werden, zur Sicherstellung der ihm aus den §§ 27 bis 30 entstehenden Verpflichtungen eine das Ueberfahrtsgeld um den halben Betrag übersteigende Summe zu versichern oder einen der Versicherungssumme entsprechenden Betrag zu hinterlegen.*

§ 33. *Der Unternehmer hat dafür Sorge zu tragen, dafs das Schiff, mit welchem die Auswanderer befördert werden sollen, für die beabsichtigte Reise völlig seetüchtig, vorschriftsmäfsig eingerichtet, ausgerüstet und verproviantirt ist.*

Die gleiche Verpflichtung trifft den Führer des Schiffes.

§ 34. *Jedes Auswandererschiff unterliegt vor dem Antritte der Reise einer Untersuchung über seine Seetüchtigkeit, Einrichtung, Ausrüstung und Verproviantirung.*

Die Untersuchung erfolgt durch amtliche, von den Landesregierungen bestellte Besichtiger.

§ 35. *Vor Abgang des Schiffes ist der Gesundheitszustand der Auswanderer und der Schiffsbesatzung durch einen von der Auswanderungsbehörde (§ 40) zu bestimmenden Arzt zu untersuchen.*

§ 36. *Der Bundesrath erläfst Vorschriften über die Beschaffenheit, Einrichtung, Ausrüstung und Verproviantirung der Auswanderer-*

schiffe, über die amtliche Besichtigung und Kontrolle dieser Schiffe, ferner über die ärztliche Untersuchung der Reisenden und der Schiffsbesatzung vor der Einschiffung, über die Ausschliefsung kranker Personen, über das Verfahren bei der Einschiffung und über den Schutz der Auswanderer in gesundheitlicher und sittlicher Hinsicht[9]).

Die vom Bundesrath erlassenen Vorschriften sind durch das Reichsgesetzblatt zu veröffentlichen und dem Reichstage bei seinem nächsten Zusammentritte zur Kenntnifsnahme vorzulegen.

§ 37. *Als Auswandererschiffe im Sinne dieses Gesetzes gelten alle nach aufsereuropäischen Häfen bestimmten Seeschiffe, mit denen,*

---

9) Auf Grund des § 36 hat der Bundesrat „Vorschriften über Auswandererschiffe" vom 14. März 1898 (R.G.Bl. 1898 S. 57 ff. bei Goetsch a. a. O. als Anhang D S. 242 ff. abgedruckt), bestehend aus 77 Paragraphen, mit Anhängen erlassen. Dieselben gelten gesetzlich nur für Auswandererschiffe im Sinne des § 37 Ges. (also direkte Auswandererschiffe), aber durch besondere Bedingung der Konzessionen der zugelassenen in- und ausländischen Unternehmer ist deren Geltung vom 1. Juli 1899 an auch auf die indirekte Beförderung von Auswanderern mit Schiffen über Grofsbritannien (wo dann Schiffswechsel eintritt) und zwar auch für den Fall, dafs dieselben weniger als 25 Auswanderer im Zwischendeck befördern, ausgedehnt. Jedoch sind einige Modifikationen für diese Schiffe zugelassen (abgedruckt bei Goetsch a. a. O. als Anhang M S. 329 ff.).

Abschnitt I (§§ 1 bis 5) der Vorschriften bezieht sich auf die Beschaffenheit der Auswandererschiffe, woraus hervorzuheben, dafs Schiffe erster Klasse und wasserdichte Schotten gefordert werden. Untersuchung auf Seetüchtigkeit mufs mindestens jährlich einmal stattfinden durch die nach § 3 (§ 34 Ges.) berufenen Personen, vgl. Vorbemerkungen Nr. 4.

Abschnitt II (§§ 6 bis 23) betrifft Einrichtung und Ausrüstung der Auswandererschiffe zur Aufnahme der Auswanderer. Die zulässige Personenzahl wird von den Besichtigern (Vorbemerkungen Nr. 4) festgestellt, wobei ein nach § 7 vorgeschriebenes Mindestmafs an Luftraum entscheidend ist. Im übrigen gehen die Vorschriften über die Einrichtungen im Interesse der Gesundheit und Moralität in das Einzelne.

Abschnitt III (§§ 24 bis 28) betrifft Beköstigung der Auswanderer, wobei der mitzunehmende Proviant, Wasservorrat u. s. w. genau bestimmt wird.

Abschnitt IV (§§ 29 bis 34) betrifft Bedienung und Krankenbehandlung (Aufwärter, Schiffsarzt, Krankenpfleger, Arzneimittel).

Abschnitt V (§§ 35 bis 54) enthält Sicherheits- und Rettungsvorschriften (Ausschlufs der Mitbeförderung gefährlicher Gegenstände, Lösch- und Rettungsapparate, Rettungsboote und Bootsübungen, Einteilung der Besatzung für den Fall der Gefahr).

Abschnitt VI (§§ 55 bis 56) betrifft ärztliche Untersuchung der Reisenden und der Schiffsbesatzung vor der Einschiffung.

Abschnitt VII (§§ 57 bis 69) betrifft Besichtigung der Auswandererschiffe und Einschiffung der Auswanderer, wonach vor jeder Reise eine Besichtigung durch die staatlichen Besichtiger stattfinden mufs, bei der jedoch in betreff der „Beschaffenheit" des Schiffes (Abschnitt I) nur konstatiert wird, ob die erforderliche Klasse vorhanden und die jährliche Revision stattgefunden hat.

Abschnitt VIII (§§ 70 bis 71) betrifft die „Sorge für die Auswanderer während der Reise". Die hier in § 70 gegebenen Vorschriften verpflichten aber nur den Schiffer (und dadurch das Schiffsvermögen des Reeders), nicht den Unternehmer persönlich.

Abschnitt IX (§§ 72 bis 77) enthält „Allgemeine und Übergangsbestimmungen". Für Schiffe, die vor dem 1. Juli 1897 in Bau gegeben

abgesehen von den Kajütspassagieren, mindestens fünfundzwanzig Reisende befördert werden sollen.

VI. Auswanderungsbehörden.

§ 38. *Zur Mitwirkung bei Ausübung der dem Reichskanzler auf dem Gebiete des Auswanderungswesens zustehenden Befugnisse wird ein sachverständiger Beirath gebildet, welcher aus einem Vorsitzenden und mindestens vierzehn Mitgliedern besteht. Den Vorsitzenden ernennt der Kaiser. Die Mitglieder werden vom Bundesrathe gewählt. Alle zwei Jahre findet eine Neuwahl sämmtlicher Mitglieder statt. Im Uebrigen wird die Organisation des Beiraths durch ein vom Bundesrathe zu erlassendes Regulativ und seine Thätigkeit durch eine selbstgegebene Geschäftsordnung geregelt.*

§ 39. *Die Anhörung des Beiraths mufs erfolgen vor Ertheilung der Erlaubnifs für solche Unternehmungen, welche die Besiedelung eines bestimmten Gebiets in überseeischen Ländern zum Gegenstande haben, sowie im Falle der Beschränkung oder des Widerrufs der einem Unternehmer ertheilten Erlaubnifs.*

Aufserdem können auf dem Gebiete des Auswanderungswesens von dem Reichskanzler geeignete wichtigere Fragen dem Beirathe zur Begutachtung vorgelegt und von letzterem Anträge an den Reichskanzler gestellt werden.

§ 40. *Zur Ueberwachung des Auswanderungswesens und der Ausführung der darauf bezüglichen Bestimmungen sind an denjenigen Hafenplätzen, für welche Unternehmer zugelassen sind, von den Landesregierungen Auswanderungsbehörden zu bestellen.*

§ 41. *In den Hafenorten übt der Reichskanzler die Aufsicht über das Auswanderungswesen durch von ihm bestellte Kommissare aus.*

Diese Kommissare sind befugt, den im § 34 vorgesehenen Untersuchungen beizuwohnen, auch selbständig Untersuchungen der Auswandererschiffe vorzunehmen. Sie haben die Landesbehörden auf die von ihnen wahrgenommenen Mängel und Verstöfse aufmerksam zu machen und auf deren Abstellung zu dringen.

Die Führer von Auswandererschiffen sind verpflichtet, den Kommissaren auf Erfordern wahrheitsgetreue Auskunft über alle Verhältnisse des Schiffes und über dessen Reise zu ertheilen, sowie jeder-

---

worden sind, finden Erleichterungen statt, für die von ausländischen Häfen abgehenden Auswandererschiffe kann der Reichskanzler Ausnahmen zulassen, was nicht geschehen ist (es ist die Frist zur Herstellung des Erforderlichen nur bis 1. Oktober 1897 ausgedehnt).

Vorschriften über die Art der Bemannung des Schiffes sind nach § 36 Ges. nicht zulässig. Die bundesrätlichen Vorschriften bestimmen daher hierüber nichts direkt, jedoch ordnet § 49 der Vorschriften an, dafs unter der Schiffsbesatzung eine bestimmte Anzahl ruderkundiger erwachsener Personen zur Bemannung der Rettungsboote vorhanden sein müsse. Diese Rettungsvorschrift verpflichtet also den Unternehmer persönlich, während sonst in betreff der Bemannung der Schiffer die in erster Linie verantwortliche Person bleibt.

seit das Betreten der Schiffsräume und die Einsicht in die Schiffspapiere zu gestatten.

Im Auslande werden die Obliegenheiten der Kommissare behufs Wahrnehmung der Interessen deutscher Auswanderer von den Behörden des Reichs wahrgenommen, denen erforderlichenfalls besondere Kommissare als Hülfsbeamte beizugeben sind.

VII. Beförderung von aufserdeutschen Häfen aus.

§ 42. *Durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesraths können zur Regelung der Beförderung von Auswanderern und Passagieren auf deutschen Schiffen, welche von aufserdeutschen Häfen ausgehen, Vorschriften der im § 36 bezeichneten Art erlassen werden* [10]).

VIII. Strafbestimmungen.

§ 43. *Unternehmer (§ 1), welche den Bestimmungen der §§ 8, 22, 23, 25, 32 und 33 Abs. 1 oder den für die Ausübung ihres Geschäftsbetriebs von den zuständigen Behörden erlassenen Vorschriften zuwiderhandeln, werden mit Geldstrafe von einhundertfünfzig bis zu sechstausend Mark oder mit Gefängnifs bis zu sechs Monaten bestraft.*

Sind die Zuwiderhandlungen von einem Stellvertreter (§ 9) begangen worden, so trifft die Strafe diesen; der Unternehmer ist neben demselben strafbar, wenn die Zuwiderhandlung mit seinem Vorwissen begangen ist, oder wenn er bei der nach den Verhältnissen möglichen eigenen Beaufsichtigung des Stellvertreters es an der erforderlichen Sorgfalt hat fehlen lassen.

Die gleiche Strafe trifft Schiffsführer, welche den ihnen im § 33 Abs. 2 und im § 41 Abs. 3 auferlegten Verpflichtungen oder den auf Grund des § 36 erlassenen Vorschriften zuwiderhandeln, ohne Unterschied, ob die Zuwiderhandlung im Inland oder im Auslande begangen ist.

§ 44. *Agenten (§ 11), welche den Bestimmungen der §§ 15, 16, 17, 22 Abs. 2, 23 und 25 oder den für die Ausübung ihres Geschäftsbetriebs von den zuständigen Behörden erlassenen Vorschriften zuwiderhandeln, werden mit Geldstrafe von dreifsig bis zu dreitausend Mark oder mit Gefängnifs bis zu drei Monaten bestraft.*

---

10) Nach den Erklärungen des Regierungsvertreters in der Kommission soll § 42 nicht auf eine in Deutschland stattfindende Unternehmer- oder Agenten-Thätigkeit — auf die vielmehr auch dann, wenn die Beförderung von fremden Häfen stattfindet, das übrige Gesetz Anwendung findet —, sondern 1. auf Beförderung von sonstigen Auswanderern von fremden europäischen Häfen, z. B. Genua, aus, 2. auf Beförderung von Rückwanderern aus aufsereuropäischen Häfen nach deutschen Häfen, 3. auf die Beförderung von chinesischen Arbeitern (Kulis) innerhalb der ostasiatischen Gewässer Anwendung finden, soweit (ad 1—3) deutsche Schiffe beteiligt sind. Eine kaiserliche Verordnung ist zur Zeit noch nicht erschienen.

§ 45. *Wer ohne die nach §§ 1 und 11 erforderliche Erlaubnifs die Beförderung von Auswanderern betreibt oder bei einem solchen Betriebe gewerbsmäfsig mitwirkt, wird mit Gefängnifs bis zu einem Jahre und mit Geldstrafe bis zu sechstausend Mark oder mit einer dieser Strafen bestraft.*

Die gleiche Strafe trifft denjenigen, welcher sich zum Geschäfte macht, zur Auswanderung anzuwerben.

§ 46. *Wer der Vorschrift des § 26 Abs. 1 zuwiderhandelt, wird mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Mark oder mit Haft bestraft.*

§ 47. *Wer den auf Grund des § 42 erlassenen Vorschriften zuwiderhandelt, wird mit Geldstrafe von einhundertfünfzig bis zu sechstausend Mark oder mit Gefängnifs bis zu sechs Monaten bestraft.*

§ 48. *Wer eine Frauensperson zu dem Zwecke, sie der gewerbsmäfsigen Unzucht zuzuführen, mittels arglistiger Verschweigung dieses Zweckes zur Auswanderung verleitet, wird mit Zuchthaus bis zu fünf Jahren bestraft. Neben der Zuchthausstrafe ist der Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte auszusprechen; auch kann zugleich auf Geldstrafe von einhundertfünfzig bis zu sechstausend Mark, sowie auf Zulässigkeit von Polizeiaufsicht erkannt werden.*

Dieselben Strafvorschriften finden auf denjenigen Anwendung, welcher mit Kenntnifs des vom Thäter in solcher Weise verfolgten Zweckes die Auswanderung der Frauensperson vorsätzlich befördert; sind mildernde Umstände vorhanden, so tritt Gefängnifsstrafe nicht unter drei Monaten ein, neben welcher auf Geldstrafe von einhundertfünfzig bis zu sechstausend Mark erkannt werden kann.

Schlufsbestimmungen.

§ 49. *Welche Behörden in jedem Bundesstaat unter der Bezeichnung: Aufsichtsbehörde, höhere Verwaltungsbehörde, Polizeibehörde zu verstehen sind, wird von der Centralbehörde des Bundesstaats bekannt gemacht.*

§ 50. *Dieses Gesetz tritt am 1. April 1898 in Kraft. Mit dem gleichen Zeitpunkt erlöschen die auf Grund landesgesetzlicher Vorschriften ertheilten Genehmigungen zur Beförderung oder zur Mitwirkung bei der Beförderung von Auswanderern.*

Sechster Abschnitt.

Bodmerei.

Übersicht.

Unser Gesetz kennt nur noch die sogenannte Not-Bodmerei des Schiffers (§ 680 vgl. § 694), aus welcher lediglich ein auf den verbodmeten Gegenstand beschränkter Anspruch des Bodmereigebers entsteht. Letzterer erhält neben den Zinsen eine Prämie (§ 681), übernimmt aber nicht wie in anderen Ländern (vgl. Bem. 1 zu § 679) ein Versicherungsrisiko, sein Anspruch bleibt also voll realisierbar, auch wenn der verbodmete Gegenstand zum Teil untergeht, sofern nur das noch am Ende der Reise Vorhandene ihn deckt. Der Abschlufs ist an gewisse Formen geknüpft (§ 683). Der Bodmereigeber mufs den Notfall beweisen, er kann sich diesen Beweis durch eine amtliche Bescheinigung (§ 685) erleichtern. Der Bodmereibrief wird regelmäfsig an Order gestellt (§ 684, 363 Abs. 2). Derselbe kann dann mit den aus §§ 364, 365 sich ergebenden Wirkungen durch Indossament übertragen werden, aber auch der Indossatar ist nicht von dem Nachweis des Notfalles entbunden. Werden mehrere Exemplare ausgestellt, so regeln die Rechte der Inhaber sich nach dem § 689. Die Zahlung ist fällig nach Vorschrift der §§ 687 Abs. 1, 698 Abs. 2, jeder verbodmete Gegenstand haftet solidarisch (§ 691). Der Schiffer hat besondere Pflichten zur Erhaltung des Bodmereiguts und darf vor Zahlung verbodmete Ladung nicht ausliefern (§§ 693, 694), der Reeder darf bei eigener Haftung nichts Gegenteiliges anordnen (§ 695). Das Bodmereipfand an der Ladung ist bei dem Empfänger noch realisierbar, nicht dagegen bei gutgläubigen Dritten, dagegen haftet der schlechtgläubige Empfänger beschränkt persönlich, wenn er ohne Zahlung der Schuld das Pfand weiter giebt (§ 697).

§ 679.

Bodmerei im Sinne dieses Gesetzbuchs ist ein Darlehnsgeschäft, welches von dem Schiffer als solchem kraft der in diesem Gesetzbuch

ihm ertheilten Befugnisse unter Zusicherung einer Prämie und unter Verpfändung von Schiff, Fracht und Ladung oder von einem oder mehreren dieser Gegenstände in der Art eingegangen wird, dafs der Gläubiger wegen seiner Ansprüche nur an die verpfändeten (verbodmeten) Gegenstände nach der Ankunft des Schiffes an dem Orte sich halten kann, wo die Reise enden soll, für welche das Geschäft eingegangen ist (Bodmereireise).

1. Über die geschichtliche Entwickelung der Bodmerei ist namentlich zu vergleichen: Matthias, Das foenus nauticum und die geschichtliche Entwickelung der Bodmerei. 1881. S. 75 ff.; Schroeder, Endemanns Handbuch des Handelsrechts. IV. S. 46, S. 233 ff. Das auf griechischer Grundlage entwickelte foenus nauticum war ein Darlehen des Reeders, dessen Rückzahlung durch die glückliche Ankunft des Schiffes am Bestimmungsort bedingt war. Der Gläubiger übernimmt also die Gefahr der Reise. Er erwirbt aber ohne ausdrückliche Abrede kein Pfandrecht an dem Schiff. Der Schuldner haftet, wenn die Bedingung eintritt, persönlich ohne Beschränkung auf das Schiff oder dessen Wert[1]). Demgegenüber entwickelte sich im Mittelalter ein mit Rücksicht auf bevorstehende Seereise gegebenes Darlehn, bei welchem dem Gläubiger stets ein Pfandrecht (ursprünglich nur an dem Schiff, dann auch an der mit demselben dem Seerisiko ausgesetzten Ladung und der Fracht) gewährt wird, er dagegen andererseits unter Bezug einer besonderen Prämie zu seiner Befriedigung nach Beendigung der Reise lediglich auf das Pfand unter Ausschlufs jeder persönlichen Haftung[1a]) angewiesen wird, sodafs ihn jede Gefahr des Unterganges oder der Verschlechterung trifft. Diese Art des Seedarlehns tritt zuerst neben dem foenus nauticum in den Marseiller Statuten (1253—1255) hervor und findet als eine solche Nebenform über Marseille ihren Weg in das Consulato del mare (Kap. 194) und die Verordnungen von Barcelona und Aragonien, ist dagegen in den noch vorhandenen germanischen Rechtsquellen erst seit dem 14. und 15. Jahrhundert bezeugt, wo der Name Bodmerei auftritt[2]), die hier als die alleinige Form des Seedarlehns erscheint.

---

1) Es gab auch ein *foenus nauticum* des Ladungsinteressenten unter der Bedingung der glücklichen Ankunft der Ladung, siehe Schroeder S. 237. Da es in der antiken Welt noch keine Seeversicherung gab, bot sich das *foenus nauticum* als einziges Mittel, die Gefahr der Seereise abzuwälzen.

1a) Gleichzeitige persönliche Garantie des Reeders ist nur bei einem Kreditgeschäft ohne Prämie möglich, vgl. Bd. I S. 224.

2) Es kommen hier namentlich die niederländischen Quellen in Betracht, so die Holländische Ordonnance vom 29. Januar 1649 c. 19 (Pardessus, *Collection* IV S. 40 ff.), *„geldt op schips bodem"*. Statut von Amsterdam vom 13. August 1527 (Pardessus IV p. 121), Amsterdamer Seerecht aus dem Anfang des 15. Jahrhunderts (Pardessus I p. 405 ff.). In dem letzteren heifst es Art. 4:

Dieselbe unterscheidet sich von dem foenus nauticum noch dadurch, dafs sie nur als Notbodmerei des Schiffers vorkommt, dem Aufnahme einer solchen im Heimatshafen untersagt wird (vgl. die bei Matthias S. 82ff. citierten Gesetze der deutschen Hansestädte). Wie das Schiff (mit Fracht), so verpfändet der Schiffer in Notfällen auch gegen ein Seedarlehn die Ladung, und auch dies Geschäft wird in den germanischen Ländern als „Bodmerei" bezeichnet[3]). Mit der Rezeption des römischen Rechts veränderte sich aber sowohl in den romanischen wie germanischen Ländern der Charakter der Bodmerei. In jenen verschmolz die Form der Bodmerei mit dem foenus nauticum zu einer Form des Seedarlehns, sodafs das Nebeneinanderbestehen beider aufhört, während andererseits in den gemanischen Ländern und dem Norden die Bodmerei Elemente des foenus nauticum in sich aufnahm[4]). Diese Mischform, welche hier denselben Namen beibehielt, in Frankreich *contrat (prêt) à la grosse*, *grosse aventure*, in Spanien *contrato a la gruesa*, in Italien *prestito a cambio maritimo* genannt wird, gestattet nicht blofs dem Schiffer Notbodmerei, sondern auch dem Reeder selbst Verbodmung von Schiff und Fracht dem Befrachter der Ladung (uneigentliche Bodmerei). Die Verbodmung erzeugt in allen Fällen ein Pfandrecht, aber bei der uneigentlichen Bodmerei besteht keine Beschränkung der Haftung auf das Pfand. Dieselbe unterscheidet sich von einem gewöhnlichen Pfanddarlehn nur dadurch, dafs, wie bei der Notbodmerei, der Gläubiger die Gefahren der Reise übernimmt, welche auch bei

---

„Een Schip seilt van Amsterdam of van anderen Steden waer dat het is; een Schipper is ten agteren ende verkoopt Goed op den Bodem; hy is schuldig soo verre die Bodem soo veel te Lande brengt, dat te betalen aen de erste Markt daer hy aenkomt, binnen veertien Dagen daer na: ende dat sal hy betalen tusschen den minsten en den meesten. Ende waer't dat de Schipper den Koopman niet vernoegede, ende hy dat Ship verkochtte, ende eenen anderen Schipper in't Schip settede; soo mocht die Koppman dat Schip binnen Jaer en Dag aenspreken en syn Geld daer aen soeken, gelijkerwijs of hy daer tegenwoordig waere."

Es wird der Fall gesetzt, dafs der Schiffer genötigt ist, behufs Fortsetzung der Reise von den geladenen Gütern zu verkaufen, zugleich aber zur Sicherung der dadurch für den Ladungseigentümer begründeten Forderung diesem das Schiff verbodmet Aus dem „auf den *bodem* des Schiffs (= *op de kiel van den schepe*) Geld aufnehmen" ist dann die „Bodmerei" entstanden. Von Holland ging das Institut der Bodmerei in das Seerecht von Wisby und dadurch in die nordischen Seerechte, ferner in die Hanseatischen Seerechte (so in das Hamburger Seerecht von 1497, das Hamburger Statut von 1603, die fast wörtlich die niederländischen Bestimmungen reproduzieren) und auch in die englische Praxis über. Die Engländer haben den Namen Bodmerei (*Bottomry*) angenommen. Es ist anzunehmen, dafs das Seedarlehn in der Form der Bodmerei germanischen Ursprungs ist, aus dem Norden nach Frankreich (Marseille) gedrungen und hier neben dem *foenus nauticum* praktisch geworden ist. Der Ausschlufs der persönlichen Haftung ergab sich, da ein Notgeschäft des Schiffers vorlag, von selbst.

3) In England und Nordamerika findet sich dafür der besondere Name *„respondentia bond"*.

4) So schon in den Hamburger Statuten von 1603, dem Dänischen Seerecht.

der gewöhnlichen Seeversicherung übernommen werden, und zwar in der Art, dafs im Fall glücklicher Beendigung der Reise die ganze Darlehnssumme mit Prämie, im Fall eines Totalverlustes infolge solcher Gefahren nichts, im Fall partiellen Verlustes infolge derselben höchstens soviel wie der gerettete Wert bezahlt wird (vgl. Lyon-Caën Nr. 1517). Die Bodmerei erscheint also in jedem Fall als eine Kombination von Darlehn und Seeversicherung[5]). Die „uneigentliche Bodmerei" war aber ein unpraktisches Institut. Der Reeder und der Befrachter konnten sich leichter und mit geringeren Kosten auf andere Weise Kredit verschaffen, ersterer durch einfache Verpfändung des Schiffes und der Cascopolicen, letzterer durch Verpfändung von Konnossement und Warenpolice. Für die Verpfändung des Schiffs bot sich in der Einführung der Schiffshypothek durch Eintragung in ein Register eine bequeme Form, neben welcher ein privilegiertes Schiffspfand aus Rechtsgeschäften, die nicht den Charakter der Notgeschäfte haben, nicht bestehen kann. Deshalb nahm unser H.G.B. die uneigentliche Bodmerei

5) So definiert das Preufs. Allgem. Landr. § 2359 II, 2 die Bodmerei geradezu als einen Darlehnskontrakt, bei welchem der Gläubiger gegen Verpfändung eines Schiffes oder der Ladung desselben oder beider zusammen „die Seegefahr übernimmt". Auf diesem Standpunkt steht auch noch der französische *Code de comm.* (Art. 324—327), Art. 326 besagt demgemäfs: dafs Schäden und Verluste, welche eintreten, *par le vice propre* (inneren Verderb) *de la chose et les dommages causés par le fait de l'emprunteur, ne soient point à la charge du prêteur*, ferner (Art. 328) dafs der Darleiher nur das Risiko der eigentlichen Seefahrt trage. Da bei der Notbodmerei des Schiffers das Abandonrecht gegenüber dem Anspruch auf Rückzahlung des Darlehns gegeben ist, trägt hier trotz dieser Vorschrift thatsächlich der Darlehnsgeber auch die Gefahr eines Unterganges aus den Gründen des Art. 326, wenigstens dann, wenn das ganze Schiffsvermögen beziehentlich die ganze Ladung eines Interessenten (vgl. Bd. I S. 414 Note) verbodmet war. Die Vermischung mit der Seeversicherung führt aber weiter dazu, die Vorschriften wegen Überversicherung und Doppelversicherung auch auf die Bodmerei anzuwenden. Verbodmung über den Wert des Pfandes hinaus ist in Höhe des Mehrwertes auch ohne Arglist des Darlehnnehmers ungültig (Art. 317, 319 *Code*), ebenso wenn an Mehrere wegen Summen verbodmet ist, welche zusammen den Wert übersteigen. Der Darlehnsgeber kann sofort am Ort des Darlehns Rückgabe fordern, soweit hiernach Ungültigkeit vorhanden ist, Lyon-Caën Nr. 1527b, 1528, 1586, 1587, 1588. Damit hängt die Bestimmung zusammen, dafs der „*profit maritime*" der Ladung mit und sogar allein verbodmet, also auch bei der Frage einer Überverbodmung mitgerechnet werden darf (Art. 315 in der Fassung des Gesetzes vom 12. August 1885). Ist derselbe Gegenstand zum Teil versichert, zum Teil verbodmet, so mufs der Wert des Geretteten nach Verhältnis der Versicherungssumme zum Bodmereikapital zwischen Versicherer und Bodmereigeber verteilt werden, letzterer ist also an der vollen Geltendmachung seines Pfandrechts gehindert (Art. 331 *Code*). Man belastet den Gläubiger, selbst wenn das Pfand abzüglich der Kosten besonderer oder grofser Haverei am Ende der Reise noch zu seiner Befriedigung ausreichte, mit einem verhältnismäfsigen Anteil dieser Kosten, so dafs er nicht volle Befriedigung erhält, vgl. S. 445 N. 1. Man hält den Darlehnsgeber zu derselben Anzeigepflicht verbunden wie den Versicherer. So Lyon-Caën Nr. 1606, and. Mein. Valroger Nr. 996.

nicht auf, behielt es aber den Landesgesetzen (denen auch die Ausbildung der Schiffshypothek überlassen war) vor, Bestimmungen über dieselbe zu treffen (Art. 701 alten H.G.B.). Die Landesgesetze haben dies unterlassen. Nur das bremische Einführungsgesetz schrieb in Art. 45 vor, dafs uneigentliche Bodmerei nicht die Rechte eines Schiffsgläubigers gewähren solle. Nachdem nunmehr auch die Schiffshypothek reichsgesetzlich geregelt ist, wiederholt das neue H.G.B. den Art. 701 nicht, und es ist damit für Deutschland das Institut der uneigentlichen Bodmerei definitiv beseitigt. Unser H.G.B. hat aber ferner die eigentliche (Not-) Bodmerei des Schiffers wieder von dem antiken Seedarlehn und damit von der Vermischung mit der Seeversichernng befreit, so dafs die Bodmerei unseres Gesetzes als reines Kreditgeschäft des Schiffers erscheint. Von den fremden Rechten sind drei Gruppen zu unterscheiden:

a. solche, die mit dem deutschen Recht im wesentlichen nur eigentliche (Not-) Bodmerei und zwar als reines Kreditgeschäft kennen[6]),
b. solche, die zwar die uneigentliche Bodmerei beseitigt haben, in der eigentlichen Bodmerei aber noch ein so gemischtes Geschäft besitzen[7]),

---

6) Hierher gehören die skandinavischen Seegesetze, das russische und das englische Recht. Letzteres gestattet jedoch auch dem Schiffsreeder resp. Ladungseigner selbst im Auslande in denselben Notfällen, in denen dem Schiffer dies gestattet ist, Bodmerei zn nehmen, Maclachlan p. 59, Abbott p. 152, 165. Das nordamerikanische Recht gestattet auch noch dem Schiffsreeder resp. Ladungseigner Verbodmung im Inlande und in anderen als Notfällen, aber das Bundesgesetz von 1850, welches die Eintragung der *mortgages or hypothecations* von Schiffen in die Schiffsregister zur Verhütung von Ungültigkeit gegenüber gutgläubigen Dritten verordnet, nimmt nur die Notbodmerei aus: *the lien by bottomry on any vessel created during her voyage, by a loan of money or materials, necessary to repair or enable such vessel to prosecute a voyage, shal not lose its priority or be in any way affected by the provisions of this act*, vgl. Parsons I p. 134, 139, 165.

Das finnländische Seegesetz hat zwar die Bodmerei als reines Kreditgeschäft gestaltet. Es läfst aber in Art. 132 auch uneigentliche Bodmerei sowohl des Reeders wie des Ladungseigners wegen „minder dringender Bedürfnisse“ des Schiffes resp der Ladung zu. Aus der Bodmerei des Reeders entsteht ein Pfandrecht, welches dem aus der Notbodmerei nachsteht (Art. 132, 12 Nr. 7). Das Pfandrecht aus der Bodmerei des Ladungseigners steht allen anderen Seepfandrechten an der Ladung nach.

7) Hierher gehören die Gesetze von Frankreich und Belgien. In Frankreich ist durch das Gesetz über die Schiffshypothek vom 10. Dezember 1874 Art. 27 — jetzt Art. 29 des Gesetzes vom 10. Juli 1885 - Art. 191 Nr. 9 des *Code de comm.* und damit das privilegierte Pfandrecht aus einem Seedarlehn des Reeders (*fait avant le depart*) bezüglich registrierter Schiffe also die uneigentliche Bodmerei dieser Schiffe selbst beseitigt. Eine uneigentliche Bodmerei bezüglich der Fracht und Ladung besteht theoretisch noch, scheint aber völlig obsolet zu sein. In betreff des Schiffes besteht *avant le depart* nur noch reines *foenus nauticum* ohne Pfandrecht (d. h. in der Theorie) vgl. Lyon-Caën Nr. 1518, 1519, Jacobs Nr. 665, 7[1]. Es besteht also praktisch nur noch die Notbodmerei des Schiffers, welche nur zulässig ist, wenn

c. solche, die noch eigentliche und uneigentliche Bodmerei als ein zwischen Kreditgeschäft und Seeversicherung gemischtes Geschäft haben[8]).

Dabei bleibt zu erwähnen, daſs in den Ländern des Abandonsystems auch das *prêt à la grosse* nicht eine reine Realschuld erzeugt. Es hat der Schuldner (Reeder oder Ladungseigner) das Recht des Abandons, wenn der Schiffer kontrahiert hat, wie bei jeder anderen Schiffs- oder Ladungsschuld. Der Unterschied von einer solchen ist der, daſs die Schuld nur insoweit besteht, als *la chose affectée au prêt* die Seereise besteht, auſserdem, daſs der Schuldner durch privilegiertes Pfandrecht an der *chose affectée* gesichert ist, vgl. oben Nr. 5. Dagegen ist in dem anglo-amerikanischen Recht die Bodmereiforderung reine Realforderung wie bei uns. Im ganzen ist die Bodmerei ein Institut, welches immer mehr verschwindet, seitdem der telegraphische Verkehr und die modernen Kreditverhältnisse sich entwickelt haben. Es wird daher auch in folgendem die Darstellung möglichst beschränkt.

2. Die juristische Natur des Anspruches aus der Bodmerei ist im wesentlichen, soweit Schiff und Fracht verbodmet werden, dieselbe wie die jedes anderen Schiffsgläubigerrechtes, vgl. § 759. Es kann daher in dieser Beziehung auf die bezüglichen Ausführungen Bd. I S. 188 ff. und im Nachtrag Bd. I S. XIX Nr. 16 verwiesen werden[9]). Aus der Verbodmung der Ladung entsteht

---

während der Reise genommen, vgl. *Code de comm.* Art. 191 Nr. 5. Belgien (Art. 156) kennt nur die Notbodmerei des Schiffers.

8) Hierher gehören im wesentlichen die übrigen Seerechte, jedoch gewährt durchweg die Notbodmerei des Schiffers ein besseres Pfandrecht am Schiff als die Bodmerei des Eigentümers (vgl. z. B. Holland Art. 313 Nr. 6, 9, Art. 569 ff., Spanien Art. 730, Italien Art. 671 Nr. 8, 9, Art. 673 Nr. 6, 8, Art. 675 Nr. 9, 13, Art. 677 Nr. 7 und 11: die uneigentliche Bodmerei von Schiffen rangiert mit den Schiffshypotheken nach dem Datum der Eintragung auf der Nationalitätsurkunde, ähnlich Rumänien). Portugal (Art. 626 ff.) kennt nur Bodmerei von Fracht und Ladung, die aber auch dem Eigentümer ohne Beschränkung gestattet ist.

9) Pappenheim (vgl. Goldschmidts Zeitschrift Bd. 44 S. 600 ff., Bd. 48 S. 144 ff., 165 ff.) will wegen des germanischen Ursprunges der Bodmerei darauf die in den neueren germanischen Forschungen zu Tage getretene Theorie über Schuld und Haftung, insbesondere bei der Satzung (vgl. v. Amira, Obligationenrecht I § 7. Grundriſs des germanischen Rechts 1897 §§ 67 und 68; Puntschart, Schuldvertrag und Treugelöbnis, Leipzig 1896) anwenden. Diese Theorie geht im wesentlichen dahin, daſs Schuld und Haftung zu unterscheiden seien. In der Schuld liegt das doppelte Moment: Halten-Sollen (nichts zu thun, was die Erfüllung vereitelt) und Leisten-Sollen. Schulden kann nur eine Person. Die bloſse Schuld begründet aber keinen klagbaren Anspruch. Einen solchen begründet nur die Haftung (Einstehen-Sollen). Die Haftung setzt stets notwendig eine Schuld voraus. Haften wegen der Schuld kann nicht bloſs eine Person (d. h. entweder der Schuldner selbst oder eine andere Person, z. B. der Bürge), sondern auch eine Sache. Liegt wie bei der Satzung reine Sachhaftung vor, so kann gleichzeitige Haftung der Person nur begründet werden durch be-

ein seerechtliches Pfandrecht an der Ladung, über dessen Eigentümlichkeiten die Erörterungen in den Bemerkungen zu Art. 506 (§ 537) im Bd. I, insbesondere S. 408 ff., zu vergleichen sind. Soweit gesetzlich das Pfand gegen Besitznachfolger wirkt, ist deren Stellung dieselbe, wie die des jeweiligen Reeders gegenüber der Schiffsschuld.

Gegenüber einem gewöhnlichen Kreditgeschäft des Schiffers für den Reeder (§ 528) bietet die Bodmerei von Schiff und Fracht dem Geldgeber namentlich folgende Vorteile:

---

sonderes Versprechen (geloben). Dieses kann sich entweder nur auf das Halten-Sollen oder auch auf das Leisten-Sollen erstrecken, vgl. Puntschart a. a. O. namentlich S. 93 ff., 98, 104, 114, 120, 232 ff., 506 ff. Pappenheim sieht nun lediglich in dem Reeder, in dessen Betrieb die Schiffsschuld zuerst entsteht, den Schuldner, jeden Besitznachfolger, gegen den das Schiffsgläubigerrecht verfolgt werden kann, bezeichnet er als Hafter, obwohl derselbe nicht persönlich einsteht, sondern nur mit der Sache (dem Schiffsvermögen). Er leitet hieraus ab, erstens, dafs, wenn der „Schuldner" ohne Klage erfüllt, obwohl er nicht mehr Reeder war, ihm eine *cond. indebiti* nicht zustehe (vgl. hiergegen Bd. I S. 188 N. 7 und § 813 B.G.B.), zweitens, dafs kein Reeder sein eigener Schiffsgläubiger sein könne, da es dabei an dem „Schuldner" fehlen würde und die Personifikation des Schiffsvermögens abzulehnen sei, das nur der Gegenstand der Sachhaftung sei, auf welche die Haftung aus Schiffsschulden beschränkt sei. Meines Ermessens ist dieser theoretische Versuch abzulehnen. Bei der germanischen Satzung kommt das Haftungsobjekt in die Gewere des Gläubigers und darf nicht von dem Schuldner veräufsert werden. Das Schiffsvermögen bleibt dagegen in der Hand des Reeders und kann von ihm beliebig veräufsert werden. Da bei der Satzung eine Geltendmachung des Anspruches gegen dritte Personen, die die haftende Sache in rechter Gewere haben, nicht vorkommen kann, so kann aus der Theorie der Satzung nicht im Wege der Analogie entnommen werden, wie der gegen jeden Besitznachfolger des ersten Schuldners verfolgbare Anspruch des Schiffsgläubigers zu konstruieren ist. Es ist willkürlich, diesen „Dritten" als „Hafter" zu bezeichnen und dadurch in Gegensatz zum „Schuldner" zu bringen. Verfolgt man die germanische Rechtsidee, so ist es natürlicher, den jeweiligen Reeder im germanischen Sinn als den „Schuldner" zu betrachten, dafür bieten die Reallasten der Grundstücke ein Analogon. Das Handelsgesetzbuch legt dem jeweiligen Reeder auch das Halten-Sollen auf, also nicht blofs die reine Sachhaftung, was sich z. B. aus den Vorschriften der §§ 695, 771—774 H.G.B. ergiebt, und dazu führt, auch die Folgen doloser Veräufserung oder Zerstörung des Schiffsvermögens gleichmäfsig gegen den jeweiligen Reeder zu bestimmen, ohne Rücksicht darauf, ob die Schuld in seiner Betriebszeit entstanden ist oder nicht (vgl. Bem. Nr. 19 und 20 zu § 486, Bd. I S. 212—216). Puntschart a. a. O. S. 210, 508 will ohne besonderes Treugelöbnis auf Halten-Sollen bei sachlich beschränkter Haftung überhaupt keine Ersatzansprüche gegen die Person zulassen, welche durch ihre Handlungen die Erfüllung des Vertrages vereitelt. Auch dies beweist, wie wenig die Analogie der Satzung pafst. Wenn Pappenheim endlich jede Möglichkeit des Bestehens von Schiffsgläubigerrechten des Reeders an dem eigenen Schiff auf Grund jener altgermanischen Theorien leugnet, so ignoriert er die Fortentwickelung derselben auf dem Gebiete des Immobiliarkredits. Es war und ist vielmehr die Frage aufzuwerfen, wie weit eine ähnliche dem Bedürfnis des Verkehrs entsprungene Fortentwickelung auf dem Gebiete des Schiffskredits anzuerkennen ist. Von diesem Gesichtspunkte gehen die Erörterungen in den Bem. Nr. 9—11 zu § 486 Bd. I S. 204 ff. aus. Siehe auch in diesem Band S. 58 N. 13.

a. den Bezug einer besonderen Prämie, § 683 Nr. 3,
b. Begrenzung des Risikos auf eine bestimmte Reise und besonderen Ersatzanspruch im Fall der §§ 693, 695,
c. Zulassung sofortigen Arrestes im Bestimmungshafen § 691 Abs. 2,
d. leichtere Übertragbarkeit der Forderung durch Indossament, § 684,

wozu noch der indirekte Vorteil tritt, dafs das vertragsmäfsige Bodmereipfand leichter überall zur Anerkennung zu bringen ist, als das nicht allen Gesetzgebungen bekannte gesetzliche Pfandrecht aus anderen Kreditgeschäften, vgl. jedoch Bd. I, S. 25 ff., 369. Die Vorteile a und b für den Kreditgeber sind sehr erhebliche Nachteile für den Kreditnehmer. Dagegen bietet sich für diesen der Vorteil, dafs einerseits der Schiffer bei der Bodmerei die Haftung des Gläubigers auf einen Teil des Schiffsvermögens, z. B. die Fracht allein, beschränken kann, während bei einem gewöhnlichen Kreditgeschäft das ganze Schiffsvermögen haftet, andererseits der Schiffer aber (wo dies zulässig ist) durch Mitverbodmung der Ladung gröfseren Kredit erlangen kann. Zu bedenken ist aber, dafs das vertragsmäfsige Pfandrecht der Bodmerei an Schiff und Fracht kein Vorrecht vor einem gleichzeitig, d. h. aus demselben Notfall, entstandenen gesetzlichen Pfandrecht eines gewöhnlichen Kreditgeschäfts hat, vgl. § 768, 769 Abs. 3, ferner, dafs Bodmerei nur bei Darlehnen zulässig ist, jedoch auch bei Schulden, die in solche umgewandelt werden, § 607 Abs. 2 B.G.B. (Prot. S. 2566), vgl. jedoch Bd. I S. 381 N. 4. Als Kreditgeschäft im Interesse des Ladungsinteressenten ist die Bodmerei die einzige praktisch mögliche Form, wenn die Ladung nicht wenigstens zum Teil von der Fortsetzung der Reise mit demselben Schiff ausgeschlossen werden soll, vgl. Bd. I, S. 406, 407.

3. Die „Bodmereireise" braucht nicht mit einer „Frachtreise" (§ 757) zusammenzufallen. Befafst die Bodmereireise mehrere Frachtreisen, so gilt die Bodmereiforderung, in betreff der Rangordnung der Schiffsgläubiger, doch nur wie eine solche, die für die erste Frachtreise eingegangen war, § 767 Abs. 4. Wird die Bodmerei nach Abschlufs der auf einen Abschnitt der Frachtreise beschränkten Bodmereireise auf weitere Abschnitte oder den Rest dieser Reise prolongiert, so gewinnt die Forderung, einschliefslich der neuen Prämie, dadurch keinen neuen Rang, sie rangiert vielmehr ebenso, als wenn die Bodmereireise von vornherein mit Einschlufs der weiteren Reiseabschnitte bedungen war, § 769 Abs. 4[10]).

4. Es können Schiff, Fracht und Ladung verbodmet werden,

10) Während derselben Frachtreise ist auch neue Bodmerei zur Deckung früherer unter § 768 Nr. 3 fallenden Schulden derselben Reise mit gleicher Wirkung zulässig, vgl. R.G.Entsch. Bd. 19 S. 88, dagegen nie zur Deckung von Schulden früherer Frachtreisen, s. Bd. I S. 380, 381, vgl. das. S. 165 oben.

soweit dieselben dem Risiko der Bodmerei ausgesetzt werden sollen[10a]), vgl. Bem. Nr. 2 zu § 680.

Was diesem Risiko nicht ausgesetzt werden soll, darf nicht verbodmet werden, weil die Bodmereiprämie nicht blofs den Zins, sondern auch die Prämie für Übernahme des Risikos enthält, die ohne Not zum Schaden anderer Schiffs- oder Ladungs-Gläubiger nicht konkurrieren darf (vgl. § 680 Abs. 4). Wird die Bodmereireise aufgegeben, so tritt eine Auflösung des Geschäfts, ähnlich dem Ristorno bei der Seeversicherung (§ 698), ein. Im übrigen kommen aber nicht wie in fremden Rechten (vgl. N. 5) Vorschriften des Seeversicherungsrechts zur Anwendung. Es ist also namentlich eine Bodmerei auch gültig, soweit der Wert des Bodmereigutes Kapital und Prämie schon zur Zeit der Verbodmung nicht erreicht. Liegt arglistige Täuschung vor, so kann diese, wie bei jedem anderen Rechtsgeschäft zur Auflösung, oder zum Anspruch auf Schadensersatz gegen Schiffer und Schiffsvermögen berechtigen[11]).

10a) Das Gesetz nennt als Gegenstände der Verbodmung „Schiff". „Fracht" und „Ladung". Dies schliefst nicht aus, dafs auch Teile der Fracht und Ladung verbodmet werden können, ebenso ist damit nicht ausgeschlossen, dafs Zubehörstücke des Schiffes, wie z. B. die Maschinen, das sonstige Schiffsgerät, Takelage allein ohne das Schiff oder das Schiff mit Ausschlufs bestimmter Zubehörstücke verbodmet werden. Das Gesetz fafst nur kurz die drei Kategorien zusammen, welche an dem Seerisiko beteiligt sind, und läfst durch den Zusatz „oder von einem oder mehreren dieser Gegenstände" allgemeine Teilung zu. Ehrenberg, Beschränkte Haftung S. 101 N. 6, S. 245 N. 14 ist derselben Meinung in betreff von Teilen der Fracht und Ladung. Schroeder a. a. O. S. 252 will Verbodmung einer Teilladung ausschliefsen, weil in Art. 510 (§ 538) wohl von Verkauf, aber nicht Verbodmung eines Teiles der Ladung die Rede. Dieser Grund geht fehl, da dort der Verkauf der ganzen Ladung zum Zwecke der Fortsetzung der Reise ausgeschlossen werden sollte, also nur Verkauf eines Teiles erwähnt werden konnte. Auch ist dort von Verbodmung im Fall des § 680 Abs. 1 Nr. 2 überhaupt nicht die Rede. — Verbodmung von Zubehörstücken des Schiffes wollen Ehrenberg a. a. O. S. 245 N. 10, Schroeder a. a. O. S. 251 und Lewis II S. 11 Nr. 1 wegen des Wortlautes des Gesetzes nicht zulassen. Derselbe zwingt aber nicht zu dieser Auslegung und die *ratio* spricht für die Zulassung, die z. B. dem Ausrüster gestatten würde, nur seine Ausrüstung, dem Schiffsreeder, der mit fremdem Gerät fährt, das Schiff ausdrücklich ohne dieses zu verbodmen. So gestatten denn auch eine Reihe fremder Gesetze die besondere Verbodmung des Schiffes ohne Zubehör und umgekehrt ausdrücklich, z. B. Frankreich Art. 315, Belgien Art. 157, Holland Art. 574, Rufsland Art. 949, Italien Art. 593, Spanien Art. 724, Chile Art. 1185, Argentinien Art. 1133, Mexico Art. 799, ebenso die deutsche Praxis vor dem H.G.B., vgl. Pöhls, Seerecht III S. 819. — Dagegen ist mit Ehrenberg a. a. O. S. 245 N. 10 anzunehmen, dafs der Schiffer nicht einzelne Schiffsparten verbodmen darf, da er nur der Bevollmächtigte der Reederei, nicht der Reeder ist, denen allein die Verfügung über ihre Parten (d. h. Miteigentum und Gesellschaftsanteil) zusteht, vgl. §§ 503—506. Es wäre auch unbillig, wenn der Schiffer einzelne der Mitreeder so zwingen würde, durch Auslösung ihrer Parten für die anderen in Vorschufs zu gehen. Auch § 763 H.G.B., § 858 C.P.O. setzen voraus, dafs Schiffsschulden an einzelnen Parten nicht bestehen.

11) So ausdrücklich Finnland (Art. 125).

§ 680.

Bodmerei kann von dem Schiffer nur in folgenden Fällen eingegangen werden:

1. *während sich das Schiff aufserhalb des Heimathshafens befindet, zum Zwecke der Ausführung der Reise nach Mafsgabe der §§ 528, 538 bis 540, 542;*
2. *während der Reise im alleinigen Interesse der Ladungsbetheiligten zum Zwecke der Erhaltung und Weiterbeförderung der Ladung nach Mafsgabe der §§ 535, 542, 632.*

Im Falle des Abs. 1 Nr. 2 kann der Schiffer die Ladung allein verbodmen, in allen übrigen Fällen kann er zwar das Schiff oder die Fracht allein, die Ladung aber nur zusammen mit dem Schiffe und der Fracht verbodmen.

In der Verbodmung des Schiffes ohne Erwähnung der Fracht ist die Verbodmung der Fracht nicht enthalten. Werden aber Schiff und Ladung verbodmet, so gilt die Fracht als mitverbodmet.

Die Verbodmung der Fracht ist zulässig, solange diese der Seegefahr noch nicht entzogen ist.

Auch die Fracht desjenigen Theiles der Reise, welcher noch nicht angetreten ist, kann verbodmet werden.

1. Die Befugnis des Schiffers zur Verbodmung ist bereits in den Bemerkungen zu den im ersten Absatz erwähnten Paragraphen des Gesetzes erörtert. Es wird hier darauf verwiesen. Siehe Bd. I, S. 378ff. in betreff der Verbodmung von Schiff und Fracht im Interesse des Reeders, Bd. I, S. 396, 415—419 in betreff der Verbodmung der Ladung im Interesse des Reeders oder im gemeinsamen Interesse während der Reise, zu deren Fortsetzung (ausländisches Recht a. a. O. S. 366—370 in der N. 1, S. 381 N. 5 und S. 419 N. 1)[1]), ferner a. a. O. S. 401, 402, 406, 407 in betreff der Verbodmung im ausschliefslichen Interesse des Ladungsinteressenten zum Zweck der Erhaltung und Weiterbeförderung der Ladung (ausländisches Recht siehe a. a. O. S. 413 N. 1). Vgl. auch § 679 N. 10.

Im letzteren Fall kann der Schiffer nur die Ladung und zwar nur die dem beteiligten Interessenten gehörige Ladung verbodmen[2]). Im ersteren Fall kann er zwar auch Ladung ver-

1) Nachzutragen ist, dafs die skandinavischen Seegesetze (§ 174), Rufsland (§ 383) und das finnländische Seegesetz (Art. 122), wie das französische dem Schiffer Verbodmung auch von Schiff und Fracht nur „zum Zweck der Fortsetzung der Reise", „während der Reise" gestatten, wogegen nach unserem Recht diese Einschränkung nur in betreff der Verbodmung der Ladung besteht. Rufsland fordert auch, dafs anderweitige Befriedigung des Bedürfnisses nicht möglich ist.

2) Ehrenberg a. a. O. S. 189 nimmt dagegen an, dafs er diesenfalls auch die Ladung der übrigen Interessenten, ebenso Schiff und Fracht mit verbodmen dürfe. Diese Ansicht hängt mit der von ihm konstruierten Interessengemeinschaft aller beteiligten Ladungseigner (s. dagegen Bd. I S. 400) zusammen. Auch hat ihn der Wortlaut verführt. Statt „kann der Schiffer

bodmen, aber nach § 538 nur während der Reise zu deren Fortsetzung und nur, wenn er gleichzeitig das ganze Schiffsvermögen, welches zunächst als Kreditobjekt für die Bedürfnisse dienen soll, verbodmet. Damit stimmt überein die Bestimmung des Abs. 3, dafs bei Verbodmung von „Schiff und Ladung" die Fracht ohne weiteres als mit verbodmet gilt. Man erwog dabei folgendes:

Da man von der Ansicht ausgehen müsse, dafs die Kontrahenten den Abschlufs eines rechtsbeständigen Vertrags beabsichtigt hätten, so sei anzunehmen, dafs dieselben, wenn sie neben der Ladung ausdrücklich nur das Schiff verbodmet hätten, die Fracht als Zubehör des letzteren aufgefafst und die Verbodmung stillschweigend mit darauf bezogen hätten. Zugleich machte man darauf aufmerksam, dafs die Fracht, da solche schwerlich ohne Auslieferung der Güter vom Destinatär gezahlt werde, „bei einer Verbodmung der Ladung in der Regel vor Befriedigung des Bodmereigläubigers gar nicht flüssig gemacht werden könne, und im Falle des Verkaufs der Ladung behufs Befriedigung der Bodmeristen ohnehin dem Reeder verloren gehe", dem Bodmereigeber aber zu gute komme, „weil die Güter um den Betrag der Fracht mehr als vor Ausführung des Transports wert seien". (Prot. S. 2947 ff.) Diese Ausführungen basieren auf der irrigen Annahme, dafs Befrachter letzteren Falles nicht Fracht zu zahlen habe, vgl. S. 452 N. 3.

Wird dagegen nur das „Schiff" verbodmet, so ist die Fracht nicht mit verbodmet[3]), wohl aber das gesamte Zubehör des

---

die Ladung allein verbodmen" müfste es deutlicher heifsen „kann der Schiffer nur die Ladung verbodmen". Abs. 2 will überhaupt nur festsetzen, dafs in den Fällen der Nr. 1 die Ladung nicht ohne das ganze Schiffsvermögen verbodmet werden dürfe, der erste Satz ist nur des Gegensatzes wegen, den in dieser Beziehung die Fälle der Nr. 2 bilden, hinzugefügt. Die richtige Ansicht ergiebt sich aus den Citaten des ersten Absatzes. — Aus der Natur der Sache folgt, dafs der Schiffer zur Erhaltung der Ladung dieselbe schwerlich im Abgangshafen verbodmen kann, weil hier regelmäfsig der Befrachter selbst das Nötige vorkehren kann, vgl. Bd. I S. 398.

3) Nach dem französischen *Code de comm.* Art. 320 (ebenso Argentinien Art. 1133) gilt die bei Beendigung der Reise (im End- oder Zwischenhafen) verdiente Fracht als Zubehör mit verbodmet, wenn das Schiff verbodmet ist. Nach Art. 318 *Code de comm.* alter Fassung dürfte die Fracht (*fret à faire*) überhaupt nicht selbständig verbodmet werden (ebenso u. a. Holland Art. 548, Brasilien Art. 658, Argentinien Art. 1149, Chile Art. 1190). Das Gesetz vom 12. August 1885 hat den Art. 318 *Code* aufgehoben, und nach dem Art. 315 in der Fassung dieses Gesetzes kann auch die Fracht selbständig verbodmet werden. Die Bestimmung des Art. 320 galt vor diesem neuen Gesetz als zwingend, nach dem neuen Gesetz kann das Schiff durch ausdrückliche Abrede ohne die Fracht verbodmet werden, vgl. Lyon-Caën Nr. 1572b. Belgien Art. 158, Portugal Art. 628 betrachten die Fracht dagegen als völlig selbständigen Gegenstand der Verpfändung, und es fehlt hier an einer dem Abs. 3 Satz 2 des § 680 unseres Gesetzes ähnlichen Regel. Mit uns völlig überein stimmen dagegen auch hier England, die skandinavischen Gesetze (§ 175) und Finnland (Art. 122). In England nimmt man sogar an, dafs bei einer Verbodmung im Schiffsinteresse (§ 680 Abs. 1 Nr. 1) Schiff und Fracht ohne weiteres als mit verbodmet gelten, wenn auch dem Wortlaut nach nur die Ladung genannt ist, Maclachlan p. 157 N. 4.

Schiffes. Über den Begriff der „Ladung“ siehe Bd. I, S. 395 N. 1 und S. 409. Ist der Heimatshafen als Nothafen angelaufen, bleibt Bodmerei aus § 680 Nr. 1 unzulässig (and. Mein. H.G.Z. II Nr. 138).

2. Nach dem Grundsatz, dafs nur das verbodmet werden darf, was dem Seerisiko noch ausgesetzt ist (Bem. Nr. 4 zu § 671), können Forderungen auf die Fracht für „vollendete Reisen und abgelieferte Güter“ nicht verbodmet werden. Es ist z. B. unzulässig, wenn ein Schiff Zwischenhäfen anläuft, in einem Zwischenhafen Bodmerei auf die Fracht von dort schon abgelieferten Gütern zu nehmen. Wohl aber ist es zulässig, die volle Fracht für die nach den ferneren Zwischenhäfen und dem Endziel bestimmten Güter zu verbodmen, auch wenn diese Güter schon in den früheren Häfen eingeladen waren, denn der Anspruch auf diese Fracht ist in vollem Betrage abhängig von fernerem Risiko[4]). Ist dem Verfrachter Frachtvorschufs bezahlt, so kann dennoch der ihm so bezahlte Teil der Fracht mit verbodmet werden, und gilt bei der Verbodmung der „Fracht“ als mit verbodmet, wenn nicht etwa der Befrachter das Risiko für den Vorschufs übernommen hatte und dieser dadurch für den Verfrachter der Seegefahr entzogen war. War letzteres nicht der Fall, so mufs also der Schiffer oder Reeder den Betrag des Frachtvorschusses mit zur Deckung des Bodmereigebers verwenden; ist der Vorschufs nicht mehr in Händen des Schiffers, so erwächst ein persönlicher (nicht pfandrechtlicher) Anspruch gegen den Reeder, der den Vorschufs eingezogen hat oder in dessen Betrieb derselbe verwandt ist (vgl. § 771 Abs. 1, 4). Hatte dagegen der Befrachter das Risiko für den Frachtvorschufs übernommen, so erstreckt sich die Verbodmung auf denselben nicht. War ein solcher Vorschufs aber nur auf die Charterfracht gezahlt, so kann trotzdem (im Fall der Unterverfrachtung) die volle Konnossementsfracht verbodmet werden, siehe N. 4 zu § 617 und dort unter d cit. Entsch.[5]). — War die Fracht cediert, so hindert dies

4) Mit dem deutschen Recht stimmt das englische überein; s. Maclachlan S. 158: *Freight in a bond means prima facie the whole of the freight on board at the date of granting the bond, if granted in the course of the voyage, but if granted before the loading then it seems to be the whole of the freight carried on the contemplated voyage, or if no voyage be then specially in view, then the freight carried on the next succeeding voyage or voyages terminating with the destination on the bond.* Diese Grundsätze sind auch für das deutsche Recht anzunehmen. — Das finnländische Seegesetz (Art. 122) spricht gleichfalls von der den Gefahren der See noch unterworfenen Fracht als Gegenstand der Bodmerei.

5) Ist schlechtweg die „Fracht“ verbodmet, so ist damit in dem Fall der Unterverfrachtung im Zweifel die gesamte Fracht von der an Bord befindlichen Ladung, also die Konnossementsfracht zu verstehen, vgl. das Citat aus Maclachlan N. 4, Hans. XII Nr. 22 (Seuffert Bd. 47 S. 221). Soll nur die Charterfracht verbodmet werden, so pflegt dies ausdrücklich gesagt zu werden, Maclachlan p. 157: *If chartered freight be expressed or intended in the bond, then it would mean the whole freight stipulated in the charterparty.* In der im Text citierten Entscheidung ist demgemäfs auch an-

deren Verbodmung nicht, der Cessionar trägt das Seerisiko (vgl. Prot. S. 2545 ff., 4044).

3. Wenn der Schiffer eine Bodmerei eingegangen ist, die er nicht eingehen durfte, z. B. die Ladung allein verbodmet hat, wo dies nicht zulässig war, oder wo das Bedürfnis nicht vorhanden war, so ist die Bodmerei ungültig und der Schiffer persönlich haftbar (Prot. S. 2948), vgl. Bd. I, S. 393[6]). Der Reeder haftet nur bei grundloser Bereicherung.

§ 681.

Die Höhe der Bodmereiprämie ist ohne Beschränkung dem Uebereinkommen der Parteien überlassen.

Die Prämie umfafst in Ermangelung einer entgegenstehenden Vereinbarung auch die Zinsen.

1. Die Bodmereiprämie wird selbstverständlich in den verschiedenen Fällen eine sehr verschiedene Höhe haben, je nach der Beschaffenheit des Orts, wo das Bedürfnis, Geld auf Bodmerei zu nehmen, sich einstellt, je nach der mutmafslichen Dauer und Beschaffenheit der Bodmereireise und der Beschaffenheit der zu verbodmenden Gegenstände. Sehr häufig geht sie weit über die landesüblichen Zinsen (vgl. § 352 H.G.B.) hinaus.

2. Regelmäfsig wird die Prämie für die ganze Reise bedungen, sie kann aber auch zeitweise, z. B. monatweise vereinbart werden § 687 Abs. 2 (vgl. Benecke-Nolte II, S. 900). Meist wird die Prämie prozentweise angegeben, mitunter ist sie in einer Summe ausgedrückt.

3. Gewöhnlich hat die Prämie eine doppelte Bedeutung. Sie ist Entgelt für die Benutzung des vom Bodmereigeber dargeliehenen Kapitals und zugleich Vergütung für das Tragen der Gefahr des letzteren seitens des Bodmereigebers, die — soweit es sich um Seegefahr handelt — er wieder gegen eine Versicherungsprämie durch Versicherung der Bodmereigelder abzuwälzen sucht. Soll die Prämie lediglich die letztere Bedeutung haben, so setzt dies, wie das Gesetz ausdrücklich bestimmt, eine besondere Vereinbarung der Kontrahenten, eine ausdrückliche Verabredung von Zinsen voraus. Letzterer ist jedoch nur dann Gültigkeit einzuräumen, wenn sie im Bodmereibriefe selbst ausbedungen ist (Prot. S. 2554).

---

genommen, dafs die Konnossementsfracht verbodmet sei, obwohl nur „Schiff, Fracht und Ladung“ verbodmet war, vgl. Bem. zu § 721.

6) In England und Nordamerika betrachtet man Bodmereidarlehne, welche die eigenen *agents* der Reeder geben, mit besonderem Mifstrauen, da man annimmt, dafs es deren Pflicht sei, dem Schiff anderen und billigeren Kredit zu verschaffen. Man ist daher geneigt, in solchem Fall die *necessity* zu verneinen. Jedenfalls ist dieselbe nicht vorhanden, wenn und soweit der Agent dem Reeder noch etwas schuldete, wie denn auch andere Schuldner desselben nur den ihre Schuld übersteigenden Betrag auf Bodmerei leihen dürfen, vgl. Abbott p. 170, 171, Maclachlan p. 59, Desty § 99, vgl. Bd. I S. 369.

4. Nur gesetzliche Zinsbeschränkungen (vgl. Art. 292 Abs. 1 alten H.G.B.) sind nach Abs. 1 auf die Bodmereiprämie nicht anwendbar. Wohl aber sind die gesetzlichen Verbote des Wuchers auch auf das Bodmereigeschäft anwendbar, also die Bestimmung des § 138 Abs. 2 B.G.B. und zwar als zwingender Natur auf jeden vor unseren Gerichten verfolgten Bodmereianspruch. Ob in der That eine „Ausbeutung der Notlage u. s. w.“, ein „auffälliges Mifsverhältnis“ der bedungenen Prämie zu dem „Wert der Leistung“ vorhanden ist, wird nach der Kreditlage und den Verhältnissen des Ortes, wo die Bodmerei genommen wurde, sowie den bei Abschlufs vorliegenden Umständen zu entscheiden sein. Ist das Bodmereigeschäft wegen Wuchers nichtig, so wird dies doch nach § 140 B.G.B., wenn sonst die Voraussetzungen der Bodmerei vorlagen, nur zu einer Herabsetzung der Prämie führen [1]).

§ 682.

Ueber die Verbodmung mufs von dem Schiffer ein Bodmereibrief ausgestellt werden. Ist dies nicht geschehen, so hat der Gläubiger diejenigen Rechte, welche ihm zustehen würden, wenn der Schiffer zur Befriedigung des Bedürfnisses ein einfaches Kreditgeschäft eingegangen wäre.

1. Es ist zu unterscheiden:
   a. die Form des Bodmereigeschäfts selbst,
   b. die Form, in welcher dem Bodmereigeber die Notwendigkeit der Eingehung und somit die Befugnis des Schiffers zu der letzteren bescheinigt wird.

Die §§ 682—684 handeln nur von der Form des Bodmereigeschäfts selbst, § 685, von der Form der zu b genannten Bescheinigung. § 682 schreibt die Ausstellung eines schriftlichen Bodmereibriefes als wesentliche Form des Geschäfts vor. Wird diese Form nicht beobachtet, so liegt keine Bodmerei vor. Dies hat aber nicht die Auflösung des ganzen Geschäfts zur Folge, wenn wirklich ein Notfall im Sinne des § 528 vorlag und das gegebene Darlehn das Bedürfnis nicht überstieg. In diesem Fall liegt ein einfaches Kreditgeschäft des Schiffers für den Reeder vor, es haftet also mit dem gesetzlichen, der Bodmerei gleichstehenden Pfandrecht (§ 754 Nr. 6) Schiff und Fracht, aber nicht die Ladung. Der Darlehnsgeber hat nicht Anspruch auf Bodmereiprämie, wohl aber auf gesetzliche Zinsen [1]),

1) In England moderiert das Gericht auch übermäfsige Prämien und sonstige Provisionen, vgl. Abbott p. 177.

1) Die Höhe dieser Zinsen läfst sich dann nur nach den Gesetzen des Ortes, wo das Darlehn zurückzuzahlen ist, also wo die Reise, auf welche das Geld geliehen, endet, bestimmen. Bei uns würden 5 Prozent (§ 352 H.G.B.) zu zahlen sein. In der Hamburger Konferenz war über die Höhe des Zinsfufses in solchem Fall Meinungsverschiedenheit. Einige Mitglieder hielten den gesetzlichen Zinsfufs für mafsgebend, Andere einen dem „ge-

wenn nicht ein höherer Zinsfuſs (gesondert von der Prämie) bedungen war[2]).

---

wagten Geschäft" entsprechenden höheren Zinsfuſs, da solche Geschäfte nur zu höherem Zinsfuſs abgeschlossen würden (Prot. S. 2562—2565). Lewis II S. 17 entscheidet wie im Text, will aber den am Kontraktsort geltenden gesetzlichen Zinsfuſs entscheiden lassen, wofür er sich auf eine Entscheidung des Hamb. Handelsgerichts vom 23. Nov. 1874 H G.Z. VIII Nr. 271 beruft. Die Gesetze des Kontraktsorts sind aber in dieser Beziehung nicht maſsgebend, vgl. Bd. I S. 56 N. 47.

2) Schriftlichkeit in der Form der Ausstellung eines Bodmereibriefes (*bottomry bond, billet — contrat — a la grosse, cambio maritimo*) fordern fast alle Gesetze. Skandinavien (§ 177), Finnland (Art. 126) wesentlich wie bei uns. Nach anglo-amerikanischem Recht ist ohne Brief keine Bodmerei gültig, Maclachlan p. 60, Abbott p. 158, also auch kein Pfandrecht vorhanden, da aus dem einfachen Kreditieren von Geld an den Schiffer ein solches nicht entsteht. Dagegen kommen häufig einfache Verpflichtungsscheine des Schiffers unter Verpfändung von Schiff und Fracht vor, die wohl ein Pfandrecht, nicht aber eine privilegierte auf das Pfand beschränkte Bodmereiforderung erzeugen. In Frankreich fordert Art. 311 Errichtung entweder vor einem Notar oder *sous signature privée* bei Errichtung in Frankreich (nach Art. 312), auch *enregistrement au greffe du tribunal de commerce dans les dix jours de la date.* Nichtbeachtung dieser Formen hat zur Folge, daſs kein Pfandrecht (*privilège*) entsteht, soweit nicht Art. 191 Nr. 7, Art. 192 Nr. 5 ein solches am Schiff begründet, vgl. Bd. I S. 368 Note, dagegen bleibt das Geschäft im übrigen also als reines *foenus nauticum* mit Wirkung gegen den Reeder, wie ein von diesem *avant le depart* kontrahiertes (vgl. N. 7 zu § 679) bestehen, wenn dasselbe durch die nicht registrierte Urkunde, Geständnis oder Eideszuschiebung bewiesen werden kann, vgl. Lyon-Caën Nr. 1538, 1549. Holland (Art. 570—571) Schriftlichkeit mit Registrierung — wenn in Holland errichtet — binnen acht Tagen bei dem Bezirksgericht des Ausrüstungsortes bei holländischen, des Kontraktorts bei fremden Schiffen. Nichtbeobachtung der Form hat zur Folge, daſs der Vertrag als einfaches Darlehn mit persönlicher Haftung gilt. Portugal (Art. 626) Schriftlichkeit, bei fehlender Form wie Holland. Spanien (Art. 720) Schriftlichkeit, ohne welche keine Klage vor Gericht. Auſserdem fordert das Gesetz für spanische Schiffe Eintragung auf dem Certifikat und in das Handelsregister des Matrikelhafens, — werden ausländische Bodmereien binnen acht Tagen seit Ankunft des Schiffes in dem spanischen Hafen eingetragen, so steht dies sofortiger Eintragung gleich: die Wirkung gegen Dritte datiert im übrigen erst von der Eintragung an, ohne diese wirkt der Vertrag nur unter den Parteien. Ähnlich Mexico (Art. 795). Italien (Art. 590, 591), ebenso Rumänien Schriftlichkeit, sonst nur einfacher Darlehnsvertrag ohne Vorrecht, auſserdem muſs bei italienischen Schiffen die Bodmerei behördlich (Gericht, Konsul) auf der Nationalitätsurkunde (Certifikat) vermerkt und in die Register eingetragen werden, Wirkung gegen Dritte erst von ersterer Eintragung an. Griechenland hat die Vorschriften des alten *Code de commerce.* Für griechische Schiffe (Gesetz über das Bodmereibuch vom 13./25. November 1851) gilt auſserdem: jede Bodmerei muſs vom Richter eventuell Konsulat oder Behörde unter Zuziehung von zwei Zeugen in das an Bord zu führende Bodmereibuch eingetragen werden, ebenso die behördliche Autorisation des Schiffers zur Aufnahme solcher, falls er nicht laut Eintragung in dem Bodmereibuch dazu besondere Vollmacht hat.

Brasilien (Art. 633) öffentliche Urkunde oder privatschriftliche Urkunde, die innerhalb acht Tagen bei dem Handelsgericht zu registrieren ist. Im Ausland tritt bei brasilianischen Schiffen an die Stelle der Registrierung Visum des Konsuls, falls solcher vorhanden, und in jedem Fall ein Vermerk über die stattgehabte Verbodmung *en dorso* des Certifikats. Fehlt etwas an

2. Da der Schiffer keine Wechsel ohne besondere Vollmacht für den Reeder zeichnen darf (vgl. Bd. I, S. 384 N. 1), so ersetzt der Bodmereibrief den Schiffswechsel. Es kommt vor, dafs der Schiffer daneben eine Tratte über den Bodmereibetrag ohne Prämie auf den Reeder zu ziehen versucht, diese dem Darlehnsgeber mit der Bedingung giebt, dafs im Fall der Acceptation der Tratte die Verbodmung und somit die Prämie fortfällt, vgl. Abbott p. 171, 172, Ulrichs Sammlung S. 184.

3. Es ist zu raten, den Bodmereibrief stets notariell beglaubigen zu lassen, um im Ausland ein untrügliches Beweismittel der Echtheit, sowie des Ortes und Tages der Ausstellung zu besitzen. Letzterer kann gegenüber anderen Kreditgeschäften in Betracht kommen. Wo die ausländischen Gesetze (vgl. N. 2) ihren einheimischen Schiffen für Verbodmungen aufserhalb ihres Heimatslandes besondere Vorschriften machen, ist anzuraten, auch diese zu befolgen, da wenigstens die Behörden des Heimatsstaates diese Vorschriften als zwingende anzusehen haben werden (vgl. Bd. I, S. 26, 37, 74).

4. Der Bodmereibrief ist eine einseitige Verpflichtungsurkunde des Schiffers, deren Inhalt der Bodmereigeber durch Annahme und Zahlung des Darlehns gut heifst. Er erzeugt, auch wenn an Order gestellt, keine Formalschuld (vgl. § 684).

§ 683.

Der Bodmereigeber kann verlangen, dafs der Bodmereibrief enthält:

1. den Namen des Bodmereigläubigers;

2. den Kapitalbetrag der Bodmereischuld;

3. den Betrag der Bodmereiprämie oder den Gesammtbetrag der dem Gläubiger zu zahlenden Summe;

4. die Bezeichnung der verbodmeten Gegenstände;

5. die Bezeichnung des Schiffes und des Schiffers;

6. die Bodmereireise;

---

diesen Formen, so ermangelt dasselbe einer Wirkung gegen Dritte. Argentinien (Art. 1121) hat dieselben Vorschriften.

Türkei (§§ 152—155) und Ägypten (§§ 151—154): Öffentliche Urkunde (im Inlande vor Handelsgericht oder Handelskanzlei, im Auslande vor dem ottomanischen Konsul, in dessen Ermangelung vor der zuständigen Ortsbehörde) oder Privatschrift mit nachfolgender Beglaubigung und Registrierung vor denselben Behörden binnen zehn Tagen. Ohne diese Form einfaches Darlehn.

Chile (Art. 1170) mündlich gültig bis 200 pesos Wert, sonst öffentliche oder privatschriftliche Urkunde, sonst ohne jede Wirkung. Aufserdem (Art. 1173) Registrierung bei Gericht oder Konsul (in dessen Ermangelung dem ausländischen Gericht) binnen acht Tagen, sonst keine Wirkung gegen Dritte.

Belgien (Art. 156, 163) fordert keine besondere Form, weder als Voraussetzung der Gültigkeit unter den Parteien noch gegen Dritte, setzt aber doch auch die Ausstellung eines Bodmereibriefes voraus, da es bestimmt, dafs derselbe an Order gestellt werden kann. Rufsland (Art. 381 ff.) erwähnt ebenfalls keine Form.

7. die Zeit, zu welcher die Bodmereischuld gezahlt werden soll;

8. den Ort, wo die Zahlung erfolgen soll;

9. die Bezeichnung der Urkunde im Texte als Bodmereibrief oder die Erklärung, daſs die Schuld als Bodmereischuld eingegangen ist, oder eine andere das Wesen der Bodmerei genügend bezeichnende Erklärung;

10. die Umstände, welche die Eingehung der Bodmerei nothwendig gemacht haben;

11. den Tag und den Ort der Ausstellung;

12. die Unterschrift des Schiffers.

Die Unterschrift des Schiffers ist auf Verlangen in öffentlich beglaubigter Form zu ertheilen.

1. Das Gesetz hat die in diesem Artikel aufgezählten Punkte nicht für wesentliche Bestandteile eines Bodmereibriefes erklärt, von denen die Gültigkeit des Geschäfts abhängig wäre[1]). Es hat nur dem Bodmereigeber das Recht gegeben, die Feststellung dieser Punkte zu verlangen. Natürlich muſs die Urkunde, um als Bodmereibrief zu gelten, die Momente enthalten, die das Wesen des Bodmereikontraktes ausmachen. Welche Momente dies sind, ist aus der Definition des § 679 zu ersehen. Hiernach wird man für unentbehrlich halten müssen die in irgend einer Weise, aber unzweideutig geschehene Kennzeichnung des Vertrages als Bodmereigeschäft, Angabe der Personen des Geschäfts mit dem Namen des Schiffs, Angabe des Betrages der Schuld und

---

1) Der franz. *Code de comm.* Art. 311 bestimmt: *Le contrat à la grosse — énonce le capital prêté et la somme convenue pour le profit maritime, les objets sur lesquels le prêt est affecté, les noms du navire et du capitaine, ceux du prêteur et de l'emprunteur; si le prêt a lieu pour un voyage, pour quel voyage et pour quel temps; l'époque du remboursement.* Nichtigkeit des Vertrags hat nicht ohne weiteres das Fehlen irgend eines dieser Bestandteile zur Folge, sondern, wie es Cresp II S. 262 ausdrückt, nur eine solche *omission, qui détruirait l'acte dans son essence ou en empêcherait l'exécution.* Türkei und Ägypten wie Frankreich. Hinsichtlich des englischen Rechts heiſst es bei Maclachlan p. 60: *There is no settled form of the instrument for effectuating this contract; sometimes it is a bond; at others in the form of a bill of sale, and at other times of a different shape. Whatever be the form, in the operative part should appear the occasion of borrowing, the sum borrowed, the premium to be paid for it, the ship, the voyage, the statement of maritime risk, and the hypothecation of the vessel, her apparel and furniture, for the loan. These appearing with sufficient clearness in the instrument, the construction ordinarily put upon it by the Court of Admiralty is in the highest degree liberal.* Das Stipulieren der Prämie wird jedoch nicht als unbedingt notwendig angesehen, Maclachlan S. 59; vgl. auch die von Voigt in Goldschmidts Zeitschr. XXVI S. 508 mitgeteilte Entscheidung. Holland (Art. 572), Portugal (Art. 626), Brasilien (Art. 634), Argentinien (Art. 1122), Chile (Art. 1172), die skandinavischen Gesetze (§ 177) bestimmen ausdrücklich, daſs der Kontrakt als einfaches Darlehn gelten soll, wenn in dem Bodmereibrief etwas von dem vorgeschriebenen Inhalt (im wesentlichen wie bei uns ohne Nr. 10) fehlt. Finnland (Art. 126), Spanien (Art. 721), Mexico (Art. 796), Italien (Art. 690) sagen dies nicht ausdrücklich, aber deuten durch die Worte „muſs enthalten" an, daſs, was sie fordern, für wesentlich gehalten wird.

zwar von Kapital und Prämie, Bezeichnung der Bodmereireise und der verbodmeten Objekte, sowie Tag und Ort der Ausstellung und Unterschrift des Schiffers.

2. Die Erwähnung der Zahlungszeit im Bodmereibriefe ist selbst in dem Falle, „dafs die Parteien es bei der gesetzlichen Zahlungszeit von acht Tagen nach der Ankunft des Schiffes im Bestimmungshafen der Bodmereireise belassen sollten", für den Gläubiger von Wichtigkeit, weil in diesem Hafen ein abweichendes Recht gelten kann (Prot. S. 4045 f.).

3. Die Angabe des Zahlungsorts für die Bodmereischuld kann gefordert werden, weil oftmals nach den Vereinbarungen der Kontrahenten Zahlungsort und Bestimmungsort nicht identisch sind (Prot. S. 2568).

4. Dafs der Bodmereinehmer verpflichtet wird, auf Verlangen des Bodmereigebers in der Vertragsurkunde zu erklären, „auf welche Thatsachen hin er sich zur Aufnahme eines Bodmereikapitals berechtigt halte", wurde auf der Hamburger Konferenz folgendermafsen begründet: Der Bodmereigeber habe, soweit nicht eine Vermutung für die Legalität der Handlung des Schiffers Platz greife (vgl. § 685), die Existenz der Voraussetzungen darzuthun, unter denen allein der Schiffer zur Eingehung eines Bodmereivertrages berechtigt sei, und wovon die Gültigkeit des Vertrags abhänge. Durch die gedachte Erklärung soll der Bodmereigeber in den Stand gesetzt werden, „zu seiner Sicherheit die nötigen Nachforschungen darüber anzustellen", ob die Angaben des Schiffers richtig sind, und „sich mit den etwa erforderlichen Beweismitteln zu versehen". Auch im Interesse der anderen Beteiligten wurde eine solche Erklärung als wertvoll bezeichnet, „da sie Anhaltspunkte für die Beurteilung der Redlichkeit oder Unredlichkeit des Verfahrens des Schiffers biete und die Grundlage zu einem Gegenbeweis liefern könne" (Prot. S. 2569).

§ 684.

Auf Verlangen des Bodmereigebers ist der Bodmereibrief, sofern nicht das Gegentheil vereinbart ist, an die Order des Gläubigers oder lediglich an Order zu stellen. Im letzteren Falle ist unter der Order die Order des Bodmereigebers zu verstehen.

Wird der Bodmereibrief an Order gestellt[1]), wird derselbe dadurch nicht wie das Konnossement (vgl. § 647) zum Traditionspapier, da die Verbodmung überhaupt keinen Besitz überträgt.

1) Durchaus die Regel. Auch nach den meisten fremden Rechten können die Bodmereibriefe an Order gestellt und indossiert werden, so nach französischem, belgischem, holländischem, spanischem, italienischem und finnländischem Recht, nicht dagegen nach den skandinavischen Gesetzen. Auch in England läfst man die Übertragung durch Indossament zu, aber dasselbe hat nur die Kraft einer Cession, vgl. Abbott p. 178. Keine weitere Wirkung legen Holland (Art. 573), Mexico (Art. 797), Spanien (Art. 722) dem-

Der Bodmereibrief an Order ist lediglich ein Legitimationspapier, dessen rechtmäfsiger Besitz (vgl. Bem. Nr. 2 zu § 644) den dadurch legitimierten Inhaber zur Geltendmachung des Anspruches berechtigt. Es kommen aber die §§ 363—365 H.G.B. (abgedruckt in Bem. Nr. 2 zu § 644) mit den in § 365 citierten Vorschriften der Wechselordnung darauf zur Anwendung, jedoch mit der sehr wesentlichen, aus § 686 Abs. 3 sich ergebenden Modifikation. Dem gutgläubigen Indossatar gegenüber, der nicht blofs nach Inhalt des Indossaments selbst (Prokura-Indossament) oder sonstigem Beweis für den ursprünglichen Bodmereigeber einkassiert, ist also zwar nach § 364 Abs. 2 der Einwand nicht zulässig, dafs das verschriebene Kapital nicht gezahlt sei, oder dafs die Prämie als wucherlich anzusehen, soweit dies nicht ohne weiteres aus deren Höhe erkennbar, oder der Einwand, dafs einem Vormann Zahlung geleistet sei, wohl aber, dafs der Bedürfnisfall nicht oder nicht in vollem Umfang vorlag. Wird dieser Einwand erhoben, so mufs der Indossatar den Bedürfnisfall beweisen, wie der erste Gläubiger. Er mufs sich also bei Erwerb die Beweismittel mit aushändigen lassen (vgl. § 685). Der Indossant tritt, wie überhaupt bei den in den §§ 363—365 H.G.B. genannten Orderpapieren, nicht in das Obligo aus dem Brief ein, er haftet dem Indossatar, dem er selbst indossiert hat, nur aus dem unterliegenden Rechtsgeschäft. Nur aus diesem letzteren ist auch die Regrefsverbindlickeit des Indossanten zu beurteilen, wenn bei dem Vorhandensein weiterer Exemplare, die ebenfalls begeben sind, der Inhaber eines anderen Exemplars gemäfs § 688 Zahlung erlangt.

§ 685.

Ist vor der Ausstellung des Bodmereibriefs die Nothwendigkeit der Eingehung des Geschäfts von dem deutschen Konsul und in

---

selben bei. Nach französischem Recht legt man dagegen dem Vollindossament (das Blankoindossament gilt nur als Vollmacht) ganz dieselbe Wirkung bei wie bei dem Wechsel. Es ist gegen den gutgläubigen Inhaber keine Einrede zulässig, die sich nicht aus dem Briefe ergiebt, also auch nicht die bei uns in § 686 Abs. 3 vorbehaltene Einrede (vgl. jedoch Lyon-Caën Nr. 1545, wo doch gewisse Einreden für zulässig gehalten werden). Es tritt ferner (anders wie bei uns oben Text) jeder Indossant gegenüber seinen Nachmännern in das Obligo ein, er ist Garant des Darlehns. Dieser Satz ist jedoch dahin eingeschränkt, dafs diese Garantie sich nicht auf die Prämie erstreckt (*Code de comm.* Art. 343 Abs. 2, Art. 314). Ebenso Belgien (Art. 163), Argentinien (Art. 1128), Brasilien (685). Nach italienischem (ebenso rumänischem) Gesetz (Art. 592) erstreckt sich die Garantie auch auf die Prämie, wenn nicht eine ausdrückliche Gegenabrede vorliegt.

Nach den Regeln über örtliche Geltung der Gesetze wird anzunehmen sein, dafs nach dem Recht der Flagge die Frage zu entscheiden ist, wie weit es zulässig war, durch Ausstellung an Order die Verbindlichkeiten des Reeders oder Ladungseigners zu erweitern. Diese Frage betrifft die Vollmacht des Schiffers, vgl. Bd. I S. 25, 26. In betreff der verpflichtenden Wirkung eines Indossaments mufs dagegen das Recht des Erfüllungsortes zur Anwendung kommen, also des Wohnorts des Indossanten, da hier der Vertrag — seitens der Indossanten — zu erfüllen ist, Bd. I S. 56 N. 47, vgl. im übrigen noch Bd. I S. 37, 45.

dessen Ermangelung von dem Gericht oder der sonst zuständigen Behörde des Ortes der Ausstellung, sofern es aber auch an einer solchen fehlt, von den Schiffsoffizieren urkundlich bezeugt, so wird angenommen, dafs der Schiffer zur Eingehung des Geschäfts in dem vorliegenden Umfange befugt gewesen sei. Es findet jedoch der Gegenbeweis statt.

Die in § 685 erwähnte Bescheinigung hat den Zweck, dem Bodmereinehmer den ihm (vgl. §§ 528, 538) obliegenden Beweis der Notwendigkeit des Geschäfts abzunehmen und damit die Möglichkeit einer Verbodmung zu erleichtern. Dieselbe ist nicht, wie ursprünglich vorgeschlagen, aber abgelehnt wurde (Prot. S. 2550, 2555—2561) Erfordernis der Gültigkeit. Fehlt die Bescheinigung, so hat der Bodmereinehmer mit sonstigen Beweismitteln, sowohl gegenüber dem Reeder beziehentlich Ladungseigner, wie gegenüber Dritten die Notwendigkeit (vgl. §§ 528, 538) zu beweisen. Die Bescheinigung ist vor Eingehung des Geschäfts zu erteilen. Eine nachträglich erteilte Bescheinigung hat nur den Wert eines gewöhnlichen Beweismittels, vgl. H.G.Z. VII Nr. 15. Eine vorschriftsmäfsige Bescheinigung begründet eine gesetzliche Vermutung der Legalität, vorbehaltlich des Gegenbeweises (Prot. S. 2579—2581), vgl. § 37 des R.Konsul.-Gesetzes[1]).

§ 686.

Der Bodmereigeber kann die Ausstellung des Bodmereibriefs in mehreren Exemplaren verlangen.

Werden mehrere Exemplare ausgestellt, so ist in jedem Exemplar anzugeben, wie viele ertheilt sind.

Der Einwand, dafs der Schiffer zur Eingehung des Geschäfts überhaupt oder in dem vorliegenden Umfange nicht befugt gewesen sei, ist auch gegen den Indossatar zulässig.

1. Das Ausstellen des Bodmereibriefes in mehreren Exemplaren kommt vor, um dem Bodmereigeber die Möglichkeit zu gewähren, denselben mit verschiedenen Gelegenheiten zu verschicken und dadurch die Gefahr des Verlustes desselben zu verringern.

---

1) Das in fremden Rechten vorkommende Protokoll der Schiffsoffiziere, welche die Notwendigkeit bestätigen (*procès verbal*), oder Autorisation des Konsuls beziehentlich der Behörde (vgl. N. 1 zu § 526, Bd. I S. 368 ff.) hat einen anderen Charakter. Das *procès verbal* des französischen Rechts bildet eine Modalität, eine notwendige Voraussetzung der Vollmacht des Schiffers, vgl. Bd. I S. 26. Die behördliche Autorisation hat bald ebenfalls diesen Charakter, wie z. B. nach den Gesetzen von Italien, Rufsland, Chile, Portugal, Mexico, bald aber auch nur die Bedeutung, dafs der Schiffer durch die Autorisation sich gegenüber dem Reeder und Ladungseigner deckt, dieselbe ersetzt dann den ausdrücklichen Konsens des Reeders, wie nach französischem und holländischem Recht, vgl. Lyon-Caën Nr. 1550; Jacobs Nr. 172, 568 nimmt an, dafs auch bei der Bodmerei nach belgischem Recht die Autorisation nur diese Bedeutung habe. Vgl. auch Voigt im Neuen Archiv für H.R. I S. 460 ff.

2. Wenn bei dem Vorhandensein mehrerer Exemplare eines Bodmereibriefs die Vorschrift des Abs. 2 nicht beobachtet ist, so haftet der Aussteller (und somit nach § 486 auch der Reeder mit dem Schiffsvermögen), wenn er dadurch dritte Personen benachteiligt, „für alle von ihm in Verkehr gesetzten Exemplare“ (Prot. S. 4047).

Lauten die mehreren Exemplare in diesem Fall an Order und sind dieselben indossiert, so haftet der Reeder, beziehentlich Ladungseigner, mit dem Pfandobjekt an sich dem gutgläubigen Indossatar gegenüber aus jedem präsentierten Exemplar, wie aus einem selbständigen Brief, da der Einwand nicht empfangener Valuta diesem gegenüber nicht zulässig ist (vgl. Bem. zu § 684). Jedoch kann immerhin auch hier der Einwand erhoben werden, dafs nur eine der verschriebenen Summen notwendig war, in welchem Fall, gerade so wie bei der wirklichen Entnahme mehrerer Darlehne anläfslich desselben Notfalles über das Bedürfnis hinaus eine verhältnismäfsige Kürzung aller eintritt. Lauten die mehreren Exemplare nicht an Order, oder sind dieselben nicht indossiert, oder nur zum Inkasso von dem Bodmereigeber indossiert, so entsteht kein Schaden, da in diesem Fall der Einwand, dafs nur einmal Valuta gegeben, zulässig ist.

3. Über die Wirkungen des Indossaments siehe auch Bem. zu § 684. Die Indossabilität ist hauptsächlich eingeführt, um das Inkasso zu erleichtern (Prot. S. 2577), meistens liegen auch nur Indossamente zum Inkasso vor, die nur die Kraft der Vollmacht haben. Die Wirkung eines Blanko-Indossaments ist dieselbe wie eines Vollindossaments. Der Abs. 3 des § 686 läfst auch gegen den Indossatar den Einwand zu, dafs der Bedürfnisfall nicht oder nicht in der verschriebenen Höhe vorlag oder dafs der Schiffer nach § 680 zur Verbodmung nicht befugt war. Namentlich ersteres kommt in Betracht (Prot. S. 2577 ff., Voigt im Neuen Archiv A.H.R. I, S. 479 ff.). Durch diese Einschränkung der Wirkung des Indossaments ist demselben seine Schärfe genommen. Die ausländischen Rechte, welche dem Giro die Kraft des Wechselgiros voll beilegen (siehe N. 1 zu § 684), stehen wenig im Einklang mit der kommerziellen Bedeutung der Bodmerei.

§ 687.

Die Bodmereischuld ist, sofern nicht in dem Bodmereibriefe selbst eine andere Bestimmung getroffen ist, in dem Bestimmungshafen der Bodmereireise und am achten Tage nach der Ankunft des Schiffes in diesem Hafen zu zahlen.

Von dem Zahlungstag an laufen Zinsen von der ganzen Bodmereischuld einschliefslich der Prämie. Diese Vorschrift findet keine Anwendung, wenn die Prämie nach Zeit bedungen ist; die Zeitprämie läuft aber bis zur Zahlung des Bodmereikapitals.

1. Abs. 1 giebt dem Darlehnsnehmer eine gesetzliche Respektfrist[1]), von der (oder der vertragsmäſsigen Frist) an — soweit nicht schon Zinsen bedungen sind — Verzugszinsen von Kapital und Prämie laufen, die nach § 352 H.G.B. 5 Prozent betragen. Diese Zinsen laufen bis zur Zahlung oder Hinterlegung (§ 689) oder bis der Gläubiger in Annahmeverzug gerät — was der Fall ist, wenn er sich nicht unter Vorlegung des Bodmereibriefes meldet, da die Schuld eine Holschuld ist.

2. Zur Begründung des Abs. 3 wurde auf der Hamburger Konferenz folgendes geltend gemacht. Auch „nach der glücklichen Ankunft des Schiffs“ laufe der Gläubiger das Risiko, „daſs die verbodmeten Gegenstände untergingen oder entwertet würden und er für seine Forderung keine Befriedignng erhalte“. Demgemäſs werde demselben durch kaufmännische Zinsen kein vollständiges Äquivalent zu teil. Bei der gewöhnlichen Bodmereiprämie sei nun die Meinung gerechtfertigt, daſs dieselbe von vorn herein mit Rücksicht auf das genannte Risiko und die zur Beseitigung desselben aufgewandten Kosten („Versicherungsprämie für das Schiff im Hafen, sowie für die gelöschte Ladung“) bemessen sei. Bei der Zeitprämie sei jedoch eine solche Annahme nicht gerechtfertigt. Hier gehe vielmehr die Intention der Parteien entschieden dahin, daſs durch die Prämie „der Zinsfuſs habe bestimmt werden sollen, der dem Darleiher bis zur Rückzahlung der Bodmereischuld zu teil werden solle“ (Prot. S. 4049 ff.).

3. Nach § 698 Abs. 2 und 3 gelten die Vorschriften des § 687 auch bei vorzeitiger Beendigung der Reise.

§ 688.

Zur Zahlungszeit kann die Zahlung der Bodmereischuld dem legitimirten Inhaber auch nur eines Exemplars des Bodmereibriefs nicht verweigert werden.

Die Zahlung kann nur gegen Rückgabe dieses Exemplars verlangt werden, auf welchem über die Zahlung zu quittiren ist.

§ 689.

Melden sich mehrere legitimirte Bodmereibriefsinhaber, so sind sie sämmtlich zurückzuweisen, die Gelder, wenn die verbodmeten

---

1) Eine solche gewähren auch einige andere Gesetze, z. B. die skandinavischen Seegesetze (§ 181) eine Woche, Finnland (Art. 128) vierzehn Tage, dagegen nicht Frankreich und England. Wo die Giranten mithaften (vgl. § 684 N. 1), wird im Fall der Nichtzahlung bei Fälligkeit auch ein Protest nötig (wie bei dem Wechsel) zur Begründung des Regresses. Belgien (Art. 161) läſst von dem Protest an Verzugszinsen laufen. In Frankreich ist streitig, ob dieselben schon von der Ankunft, dem Protest oder der Klage laufen und ob sie von der Prämie zu berechnen sind, vgl. Lyon-Caën Nr. 1561 ff. Norwegen und Dänemark (§ 182) lassen die Zinsen von der Mahnung, Schweden (§ 182) von der Fälligkeit an laufen.

Gegenstände befreit werden sollen, öffentlich oder, falls dies nicht thunlich ist, sonst in sicherer Weise zu hinterlegen und die Bodmereibriefsinhaber, die sich gemeldet haben, unter Angabe der Gründe des Verfahrens hiervon zu benachrichtigen.

Kann eine öffentliche Hinterlegung nicht erfolgen, so ist der Hinterleger befugt, über sein Verfahren und dessen Gründe eine öffentliche Urkunde errichten zu lassen und die daraus entstehenden Kosten von der Bodmereischuld abzuziehen.

1. Die §§ 688 und 689 sind den §§ 645 und 646 in betreff des Konnossements nachgebildet. Bei mehreren Exemplaren entscheidet also die Prävention. Sind an Order lautende Bodmereibriefe verloren gegangen, so kommt § 365 Abs. 2 H.G.B. zur Anwendung. Es mufs also öffentliches Aufgebot mit Kraftloserklärung erfolgen, nach Einleitung des ersteren kann sich der Berechtigte melden und, falls er Sicherheit stellt, die Zahlung fordern. Der Bodmereigeber, welcher ein Exemplar indossiert und begeben hat, kann nicht mittels eines zweiten Exemplars selbst mit dem Indossatar des ersten in Konkurrenz treten. Die Vorschrift des § 689 bezieht sich nur auf das Melden verschiedener Indossatare mehrerer Exemplare (vgl. Bem. Nr. 1 zu § 646). Wer von diesen besser berechtigt ist, eine Frage, mit deren Prüfung sich nicht der Schuldner zu befassen braucht, ist nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts zu entscheiden. Liegen den Giros Cessionen zu Grunde, so geht der vor, dessen Exemplar zuerst von dem Bodmereigeber mit vollem Giro begeben war, vgl. § 649. Über Regrefs gegen den Bodmereigeber siehe Bem. zu § 684. Sind nicht an Order lautende Bodmereibriefe verloren, so kann sicher an den Bodmereigeber gezahlt werden, wenn sich kein Cessionar gemeldet hat, sonst nur mit dessen Zustimmung. Ein Aufgebot findet nicht statt. Vgl. noch über Prüfung der Legitimation Bem. Nr. 2 zu § 645.

2. Vgl. Bem. Nr. 2 zu § 694.

§ 690.

Dem Bodmereigläubiger fällt weder die grofse noch die besondere Haverei zur Last.

Soweit jedoch die verbodmeten Gegenstände durch grofse oder besondere Haverei zur Befriedigung des Bodmereigläubigers unzureichend werden, hat er den hieraus entstehenden Nachtheil zu tragen.

1. § 690 spricht in Übereinstimmung mit § 723 Abs. 4 den aus dem Wesen der reinen Bodmerei sich ergebenden Grundsatz aus, dafs die Bodmereigelder weder zur grofsen noch zu besonderer Haverei beitragen, dafs sie sich vielmehr nur die Verringerungen des Pfandes gefallen lassen müssen, die teils unmittelbar durch besondere oder grofse Haverei an dem Pfandobjekt selbst, teils durch Beiträge des Pfandobjekts zur grofsen Haverei

eintreten, wogegen nach § 775 Vergütung für Opfer an dem Pfand in Fällen der Havarie grosse in die Pfandhaftung eintritt. Bleibt das Pfandobjekt zur Deckung der Bodmerei ausreichend, so erfährt dieselbe keine Kürzung (Prot. S. 2776). Die Vorschrift war zur Abweisung des entgegengesetzten, aus der Vermischung mit der Seeversicherung entspringenden Grundsatzes der fremden Rechte nötig, der dahin geht, dafs die Bodmereigelder im Verhältnis zu dem vollen Wert des Pfandobjekts zu den Havereien beitragen [1]).

2. Nach den §§ 700, 701 gehören zur grofsen und besonderen Haverei auch die dadurch verursachten Kosten. Wird also im Fall solcher unterwegs zur Fortsetzung der Reise das Schiff repariert, werden dafür oder zur Beseitigung von Schäden der Ladung, die durch grofse und besondere Haverei entstanden sind, Gelder verauslagt, so ist der Reeder, beziehentlich Ladungseigner befugt, bei der Zwangsvollstreckung diese Summen, wie bezahlte Beiträge zur Havarie grosse in Rechnung zu stellen. Wird dadurch der Erlös des Pfandobjekts so verringert, dafs die Bodmerei keine Deckung findet, so trifft den Bodmereigeber dieser Nachteil [2]). Mufste zur Deckung der Schäden neue Bodmerei genommen werden, so geht diese Bodmerei der früheren vor, vgl. § 768 Nr. 3, § 769 Abs. 2.

---

1) So bestimmen Frankreich (Art. 330), Spanien (Art. 732), Portugal (Art. 631), Italien (Art. 603), Belgien (Art. 167), dafs die Bodmereigeber *à la décharge des emprunteurs* zur grofsen Haverei beitragen. Italien erklärt sogar (im Gegensatz zu Belgien) eine ausdrückliche Gegenabrede für ungültig. In betreff der besonderen Haverei bestimmen Frankreich und Spanien, dafs auch diese zu Lasten der Bodmereigeber gehen, wenn nichts anderes vereinbart ist. Italien und Belgien sind hier mit uns konform. — Dagegen Holland (Art. 589): Notbodmerei trägt, wenn nicht das Gegenteil bedungen, „keine andere Havarie als den Schaden, der aus dem Verlust oder der Verminderung“ des Pfandobjekts entsteht. Hier verkleinern also selbst die Beiträge zur grofsen Havarie nicht das Pfand, ebenso nicht in England und Nordamerika, vgl. Desty §§ 110, 111. Mit uns konform die skandinavischen Seegesetze (§ 179), Finnland (Art. 12 Nr. 4 und Art. 123). — Den Unterschied unserer Auffassung von der französischen ergeben folgende Beispiele: a. Eine Ladung im Wert von 100 000 Mark ist für 50 000 Mark, also zum halben Wert, verbodmet. Sie leidet besondere Havarie, die den Wert auf 60 000 Mark reduziert. Nach französischem Recht erhält der Gläubiger nur 30 000 Mark, also die Hälfte des Restwertes, nach unserem Recht die ganzen 50 000 Mark. b Ist in demselben Fall keine besondere Havarie vorhanden, wohl aber von der Ladung 10 Prozent in Havarie grofse beizutragen, so trägt in Frankreich der Bodmereigeber diese 10 Prozent nach Verhältnis des Kapitals, seine Forderung reduziert sich also auf 45 000 Mark, nach unserem Recht tritt keine Kürzung ein, da 100 000 Mark abzüglich 10 Prozent = 90 000 Mark noch ausreichen, das Darlehn zu decken.

2) Hier ist also kraft specieller Vorschrift die „Deduktionseinrede“ Ehrenbergs zulässig, vgl. Bd. I S. 198, 199. Natürlich gestattet diese Vorschrift keine analoge Anwendung auf andere Schiffsgläubiger, welchen kein bestimmtes vertragsmäfsiges Pfand, sondern das gesamte stetig wechselnde Schiffsvermögen haftet.

§ 691.

Jeder der verbodmeten Gegenstände haftet dem Bodmereigläubiger für die ganze Bodmereischuld.

Sobald das Schiff im Bestimmungshafen der Bodmereireise angekommen ist, kann der Gläubiger die verbodmeten Gegenstände mit Arrest belegen lassen; zur Anordnung des Arrestes ist nicht erforderlich, dafs ein Arrestgrund glaubhaft gemacht wird.

1. Abs. 1 entspricht den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts. Die Verteilung pro rata würde doch späteren Regrefs nicht unnötig machen, so wenn im Interesse eines Ausrüsters, dem nur die Fracht gehört, Schiff und Fracht verbodmet sind, wenn für Schiffsbedürfnis die Ladung mit verbodmet ist u. s. w., vgl. Bd. I, S. 211 ff.[1]).

2. Das „ausgedehnte Sicherungsmittel" des Abs. 2 glaubte man im Inferesse des Bodmereigläubigers geben zu müssen, da dieser sich „nur an die verbodmete Sache" halten darf, er auch dem gutgläubigen Besitzer der Ladung zu weichen hat, Prot. S. 2586, § 696 Abs. 3 H.G.B.

§ 692.

Der Schiffer hat für die Bewahrung und Erhaltung der verbodmeten Gegenstände zu sorgen; er darf ohne dringende Gründe keine Handlung vornehmen, durch welche die Gefahr für den Bodmereigeber eine gröfsere oder eine andere wird, als dieser bei dem Abschlusse des Vertrags voraussetzen mufste.

Handelt der Schiffer diesen Vorschriften zuwider, so ist er dem Bodmereigläubiger für den daraus entstehenden Schaden verantwortlich (§ 512).

1. Die §§ 692—695 enthalten Vorschriften darüber, welche Pflichten dem Reeder und dem Schiffer in betreff der Erhaltung des Bodmereigutes obliegen. Werden diese Pflichten von dem Schiffer verletzt, so entstehen Ersatzansprüche gegen den Schiffer persönlich und gegen den Reeder beschränkt auf das Schiffsvermögen (§ 486). Letzterer Anspruch kann eine selbständige Bedeutung haben, wenn nur Teile des Schiffsvermögens verbodmet waren, z. B. nur die Fracht. Auch gegenüber dem Gläubiger aus gewöhnlichem Kreditgeschäft ist der Schiffer nach § 512 H.G.B. verpflichtet, seine Dienstverrichtungen mit Sorgfalt zu erfüllen. § 692 fügt gegenüber dem Bodmereigeber

---

1) In England gilt ein anderes Princip. Maclachlan (S. 157) sagt darüber: *if the freight and ship belong to different persons, the Court in liquidating the bond will see that each fund contributes pro rata*, und wenn für Schiffsbedürfnis die Ladung mit verbodmet ist, müssen doch Schiff und Fracht in erster Linie in Anspruch genommen werden, s. Bd. I S. 419 N. 1, Hans. XII Nr. 22, Belgien (Art. 160) schreibt ebenfalls Verteilung *pro rata* vor.

die besondere Pflicht eines Bewahrers der verbodmeten Gegenstände hinzu. Dem Schiffer wird damit eine ähnliche Stellung zugewiesen, wie einem Pfandbewahrer, von dem ein Faustpfandgläubiger das Pfand bewahren läfst, womit im Einklang steht, dafs das Pfandrecht an Fracht und Ladung jedenfalls so lange besteht, als der Schiffer die eine oder andere in Händen hat. Es wird auf diese Weise dem Geldgeber möglichst für den fehlenden Besitz des Pfandes Ersatz geboten. Aufserdem hat aber der Schiffer im Interesse des Bodmereigebers dafür zu sorgen, dafs das Pfandobjekt nicht weiteren Gefahren, als solchen, welche der Bodmereigeber übernommen hat, ausgesetzt, dafs namentlich die bedungene Bodmereireise nicht verändert, ohne Not davon nicht abgewichen wird (§ 693). Anweisungen des Ladungsinteressenten oder Reeders, welche diesen Pflichten entgegenstehen, schützen nicht, der Reeder ist vielmehr im Fall solcher persönlich mit haftbar (§ 695)[1]).

2. Die Pflicht zur Bewahrung und Erhaltung der verbodmeten Gegenstände fällt während der Reise im wesentlichen mit den Pflichten zusammen, die der Schiffer schon gegenüber dem Reeder, beziehentlich den Ladungseignern, hat (§§ 511, 512, 535, 632). Er ist nur zu den Vorkehrungen verpflichtet, welche ein ordentlicher Schiffer in der Sorge um Schiff und Ladung stets zu treffen pflegt, nicht zu besonderen Anstalten. Er ist auch zu einer weiteren Rechenschaft über den Verlauf der Reise, als in der Form der Verklarung (§§ 522 ff.) dem Bodmereigeber nicht verpflichtet, also auch prima facie exkulpiert, wenn diese ergiebt,

1) Diese Vorschriften halten richtig den Gedanken fest, dafs die Bodmerei ein Kreditgeschäft und keine Versicherung sei. Die von dem letzteren Gesichtspunkt ausgehenden fremden Rechte erklären meistens: dafs nicht mit übernommen und daher nicht Gegenstand der Haftung sei das Risiko aus schadenbringenden Handlungen des Darlehnsnehmers und des Schiffers oder der Seeleute (*baraterie du patron*). (So Frankreich Art. 326, dazu Lyon-Caën Nr. 1564, Spanien Art. 731, Italien Art. 600.) Damit wird also keine Pflicht zur Bewahrung begründet, deren Unterlassung Ansprüche erzeugt. — Im Fall der unbegründeten Deviation ist nach französischem Recht auch die volle Forderung sofort fällig, weil das Risiko verändert ist, Lyon-Caën Nr. 1566. Nach angloamerikanischem Recht wird letzteres ebenfalls angenommen, vgl. Maclachlan S. 62, Desty § 110, ferner dafs Fälligkeit und volle Haftung eintritt, wenn sonst *the non-performance of the voyage has been occasioned by the misconduct of the master or owner*, Desty a. a. O. Belgien (Art. 164) legt dagegen dem Bodmereigeber „*baraterie du patron*" zur Last, verpflichtet aber den Schuldner, wie jeden Versicherten *de faire toute diligence pour prévenir ou attenuer le dommage*. Daraus wird auch die Pflicht des Kapitäns abgeleitet, dafs er vor Auslieferung der Ladung dem Bodmereigeber Gelegenheit gebe, sein Ladungspfand zu realisieren, Jacobs Nr. 280. Holland (Art. 587), der Geldnehmer haftet persönlich, wenn die Reise durch sein Zuthun verändert wird oder wenn das Pfand durch seine Schuld verringert wird. Finnland (Art. 127) läfst in den Fällen der §§ 692 bis 694 D.H.G.B. den Schiffer persönlich für den Schaden haften, nicht aber den Reeder, wenn jener ohne sein Vorwissen handelte. Skandinavien (§§ 180, 280) im wesentlichen wie unser Gesetz.

dafs Verlust oder Schaden von ihm nicht verhütet werden konnte. Ist dagegen vor Antritt oder nach Beendigung der Reise Verlust oder Schaden entstanden, so mufs er sich dem Grundsatz des § 282 B.G.B. gemäfs besonders exkulpieren. Besonders wichtig ist aufser dem Fall des § 694, dafs er bei Verbodmung der Fracht die volle Fracht in Händen behalten mufs (vgl. § 771 Abs. 1), also auch nicht Frachtvorschüsse für Schiffsausgaben verwenden darf (vgl. S. 433), wenn dies nicht bei der Verbodmung vorbehalten war, dafs er, wenn die Ladung havariert ist, auch nach Beendigung der Reise für deren Erhaltung sorgen mufs. Ist dieselbe dem Verderben ausgesetzt, so wird er nach Analogie des § 535 auch zum Verkauf schreiten können, er mufs dann den Erlös zur Deckung der Ladungsschulden verwenden, wie bei einem nach § 535 vollzogenen Notverkauf, § 777 Abs. 2. Er darf auch nicht durch frivoles Prozessieren die Befriediguug des Bodmereigebers hinhalten (Prot. S. 2624—2627, S. 4053). Es ist Sache des letzteren, zu beweisen, ob und welcher Schaden durch die schuldhafte Handlung oder Unterlassung des Schiffers eingetreten ist, die in den §§ 693, 694 aufgestellten Vermutungen gelten nur für die darin erwähnten Fälle und sind nicht analog auszudehnen (A. M. Ehrenberg S. 310 ff.).

Eine Veränderung der Gefahr liegt vor in dem Fall des § 693, aufserdem z. B. im Fall einer nicht durch Not gebotenen Umladung der Güter in ein anderes Schiff[2]), bei willkürlichem Löschen und Wiedereinladen, ungebührlicher Verzögerung der Reise.

§ 693.

Verändert der Schiffer willkürlich die Bodmereireise oder weicht er von dem ihr entsprechenden Wege willkürlich ab oder setzt er nach ihrer Beendigung die verbodmeten Gegenstände von neuem einer Seegefahr aus, ohne dafs das Interesse des Gläubigers es gebietet, so haftet er dem Gläubiger für die Bodmereischuld insoweit persönlich, als dieser aus den verbodmeten Gegenständen seine Befriedigung nicht erhält, es sei denn, dafs die unterbliebene Befriedigung durch

2) So französischer *Code de commerce* Art. 324, der in diesem Fall dieselbe Rechtsvermutung aufstellt wie § 693 D.H.G.B. Aufserdem ist nach französischem Recht in solchem Fall sofortige Rückforderung zulässig, Lyon-Caën Nr. 1559, 1566, 1604. Wird in den Fällen des § 632 die Weitersendung mit einem anderen Schiff nötig, so mufs der Schiffer in geeigneter Weise den Bodmereigeber sicher stellen (Anzeige an den neuen Schiffer von der Verbodmung, Vermerk derselben auf dem Konnossement des Ersatzschiffes, Einsendung dieses Konnossements an einen Agenten im Bestimmungsort mit der Weisung, dasselbe nur unter Wahrung der Rechte des Bodmereibriefinhabers, der nötigenfalls durch öffentliche Bekanntmachung zu benachrichtigen ist, an den Inhaber des ursprünglichen Konnossements auszuhändigen, vgl. H.G.Z. V Nr. 203). Andererseits darf der Schiffer während der Reise einseitige Weisungen des Bodmereigebers in betreff der Ladung ohne Zustimmung des Ladungsinteressenten auch nicht befolgen.

die Veränderung der Reise oder die Abweichung oder die neue Seegefahr nicht verursacht ist.

1. Dieser Paragraph stellt die Vermutung auf, dafs, wenn nach einer ungerechtfertigten Deviation oder Weiterreise über das Endziel der Bodmereireise hinaus (vgl. §§ 813, 814) der Wert der verbodmeten Sachen geringer ist, als der Betrag der Bodmereischuld, dieser Minderwert durch die Deviation verursacht ist. Diese Vermutung ist aufgestellt, um den Bodmereigeber des schwierigen Beweises zu überheben, dafs und wie weit ein Kausalzusammenhang zwischen dem Verlust oder der Beschädigung und der Deviation oder Weiterreise besteht. Die Vermutung kann durch den Beweis des Gegenteils entkräftet werden, d. i. durch den Beweis, dafs und wie weit auch ohne die Deviation u. s. w. Verlust oder Beschädigung eingetreten, beziehentlich der Wert der verbodmeten Gegenstände doch hinter dem Betrage der Bodmereischuld zurückgeblieben sein würde. Hierbei sind besser berechtigte Forderungen Dritter oder des Verfrachters selbst (vgl. § 696 N. 3), für welche derselbe Gegenstand haftet, zu berücksichtigen (Prot. S. 2615—2620). Veranlafst eine Deviation erhöhte Versicherungsprämie, hat der Schiffer auch diese zu ersetzen, Ulrichs Sammlung S. 253.

2. Unter dem willkürlichen Abweichen von dem der Bodmereireise entsprechenden Wege ist nicht jedes Abweichen von dem gewöhnlich innegehaltenen Kurse zu verstehen; vielmehr wird nur dann eine verbotene Deviation anzunehmen sein, wenn der Schiffer einen „ganz ungebräuchlichen“ und „offensichtlich unzweckmäfsigen“ Kurs eingeschlagen hat (Prot. S. 2618). Aufserdem kann eine Deviation aus den Gründen entschuldigt sein, die im Frachtrecht (siehe N. 4 zu § 556) besprochen sind, also z. B. Anlaufen eines Nothafens, Rettung von Menschenleben[1]) u. s. w.

§ 694.

Der Schiffer darf die verbodmete Ladung vor der Befriedigung oder Sicherstellung des Gläubigers weder ganz noch theilweise ausliefern, widrigenfalls er dem Gläubiger für die Bodmereischuld insoweit persönlich verpflichtet wird, als dieser aus den ausgelieferten Gütern zur Zeit der Auslieferung hätte befriedigt werden können.

Es wird vermuthet, dafs der Gläubiger seine vollständige Befriedigung hätte erlangen können.

1. Die Verpflichtung des Schiffers zur Wahrung des Pfandrechts gilt gegenüber allen seerechtlichen Pfandrechten an der Ladung, vgl. §§ 731, 752 H.G.B. Die Aushändigung der Ladung ist besonders deshalb gefährlich, weil das Pfand gegen einen gutgläubigen Dritten nicht verfolgbar ist (vgl. Bd. I, S. 408, 410 und unten § 696 Abs. 3). Der Beweis wird auch hier durch die im

1) Skandinavien (Art. 180) erwähnt diese Ausnahme ausdrücklich.

Abs. 2 aufgestellte Vermutung dem Bodmereigeber erleichtert. — Der Gegenbeweis kann sich darauf richten, dafs der Wert der Ladung bereits zur Zeit der Auslieferung (nicht etwa erst am Fälligkeitstermine der Schuld) hinter dem Betrage der Bodmereischuld zurückblieb, oder dafs dem Gläubiger — z. B. infolge von jüngeren Bodmereiforderungen oder von Havariebeiträgen, welche auf der Ladung haften — durch die Auslieferung der Ladung „überhaupt kein Schaden oder doch kein dem Werte der ausgelieferten Güter gleichkommender Schaden zugefügt worden“ ist (Prot. S. 4055). Dagegen darf der Schiffer sich (infolge der Bestimmung des § 691) nicht darauf berufen, dafs „auch noch andere Objekte für die Schuld hätten haften müssen“ (Prot. S. 4059)[1]).

2. Eine „Sicherstellung“ des Pfandgläubigers kann auch bei Hinterlegung der Güter in den Fällen der §§ 601, 623 H.G.B. in einem öffentlichen Lagerhaus oder an sonst sicherer Stelle geschehen, wenn dabei das Recht des letzteren dadurch gewahrt wird, dafs die Hinterlegung für den Ladungsinteressenten und den Pfandgläubiger geschieht. Diese Hinterlegung wird man auch dann für zulässig halten können, wenn sich mehrere Bodmereibriefsinhaber gemeldet haben, aber die Gelder zur Hinterlegung gemäfs § 689 H.G.B. nicht zu beschaffen sind. Unter Beitritt der Schuldner wird der Schiffer in solchem Fall auch zum öffentlichen Verkauf der Güter nach Analogie der Vorschriften der §§ 383 ff. B.G.B. schreiten können, wenn die fernere Aufbewahrung unverhältnismäfsige Kosten verursachen würde[2]). Der Erlös ist dann für die Pfandgläubiger zu hinterlegen. Jedem Interessenten ist Nachricht zu geben. Ausländisches Recht s. N. 1 zu § 692.

3. Wegen der korrespondierenden Ansprüche gegen den schlechtgläubigen Empfänger und des Verhältnisses dieser zu den Ansprüchen gegen den Schiffer s. Bem. zu § 697.

§ 695.

Hat der Rheder in den Fällen der §§ 692 bis 694 die Handlungsweise des Schiffers angeordnet, so kommen die Vorschriften des § 512 Abs. 2, 3 zur Anwendung.

---

1) Das holländische H.G.B. (Art. 584) läfst ganz allgemein denjenigen persönlich für die Bezahlung der Bodmereischuld haften, der verbodmete Güter *mala fide* zum Schaden des Bodmereigebers gelöscht hat. Doch kann (nach Art. 583) der Kapitän, wenn das Konnossement und Manifest von einer ohne seine Zuziehung vor Anfang der Reise genommenen Bodmerei keine Notiz enthält, auch nicht angiebt, bei wem er im Bestimmungshafen der Bodmereireise Anzeige von seiner Ankunft zu machen hat, dies ihm auch sonst nicht bekannt ist, die Ladung löschen, ohne sich dem Inhaber des Bodmereibriefes verantwortlich zu machen.

2) Giebt der Schuldner selbst sein Einlösungsrecht auf, so besteht nur noch eine Pflicht zur Herausgabe, aber nicht zur Herausgabe an den Gläubiger selbst, sondern zur Herausgabe an den Gerichtsvollzieher zum Pfandverkauf wegen der Forderung. Es ist also die Sache selbst nicht Gegenstand der Schuld, somit direkt ein Fall des § 383 B.G.B. nicht vorliegend.

Ist eine gegen die gesetzlichen Bestimmungen verstofsende Handlungsweise des Schiffers die Folge einer Anordnung des Reeders, der von dem Sachverhältnis unterrichtet war, so tritt neben der fortdauernden Haftung des ersteren und des Schiffsvermögens eine persönliche Haftung des letzteren ein. Vgl. die Bem. Nr. 4 zu § 512, Bd. I, S. 319 ff.

§ 696.

Wird zur Zahlungszeit die Bodmereischuld nicht bezahlt, so kann sich der Gläubiger aus den verbodmeten Gegenständen befriedigen. Die Befriedigung erfolgt nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften.

In Ansehung des Schiffes und der Fracht ist die Klage gegen den Schiffer oder den Rheder zu richten, das gegen den Schiffer ergangene Urtheil ist auch gegenüber dem Rheder wirksam. In Ansehung der Ladung ist die Klage vor der Auslieferung gegen den Schiffer zu richten.

Zum Nachtheil eines dritten Erwerbers, der den Besitz der verbodmeten Ladung in gutem Glauben erlangt hat, kann der Gläubiger von seinen Rechten keinen Gebrauch machen.

1. Die „Zahlungszeit" ergiebt sich aus § 687 H.G.B. Um zur Vollstreckung zu gelangen, ist zunächst eine Klage bei dem zuständigen Gericht anzubringen[1]). Zuständig ist nach §§ 488, 761 H.G.B. bei inländischen Schiffen stets das Gericht des Heimatshafens, aufserdem nach § 29 C.P.O. das Gericht des Hafens, wo die Schuld zu zahlen ist. Bei ausländischen Schiffen ist neben dem letzteren nach § 23 C.P.O. das Gericht des Ortes, wo sich Schiff und Ladung befinden, zuständig. Ist letztere ausgeliefert und somit gegen einen inländischen Empfänger zu klagen, so ist die Klage nur vor dem Gericht seines Wohnortes oder seiner Handelsniederlassung zulässig (§ 21 C.P.O.), gegen den ausländischen Empfänger vor dem Gericht des Ortes, wo sich die Ladung im Inland befindet (§ 23 C.P.O.).

Die Klage kann im Urkundenprozefs angestellt werden und ist zu richten auf Zahlung bei Vermeidung der Vollstreckung in das Pfand. Die Vollstreckung in das Schiff geschieht nach dem Reichsgesetz über die Zwangsversteigerung und Zwangsverwaltung vom 24. März 1897 §§ 162 ff. bei dem Amtsgericht des Hafens, wo sich das Schiff befindet. Es ist dringend zu raten, bei Bodmereien, zur Beförderung des deutschen Schiffskredits, die Versteigerungstermine möglichst nahe anzuberaumen. Es geschieht dies auch im Ausland, namentlich in Eng-

1) Falls der Schiffer oder der Schuldner selbst sich nicht freiwillig in notarieller Urkunde der Vollstreckung unterwirft. Der Schiffer wird dies nur unter Zustimmung der Eigentümer des Pfandes thun dürfen, da er diesen die Einlösung offen halten mufs, so lange dies nicht seiner Pflicht gegenüber dem Gläubiger widerstreitet. Verjährung (in einem Jahre) § 901 H.G.B.

land, wo in wenigen Wochen die Versteigerung beendet ist[2]). Die Vollstreckung in Fracht und Ladung, sowie Ansprüche aus grofser Havarie (§ 775 Abs. 1) oder sonstige in das Pfand fallende Ansprüche (§ 775 Abs. 2) hat an sich keine Besonderheiten. Es ist kumulative Vollstreckung in verschiedene Objekte bis zur vollen Befriedigung zulässig[3]).

2. Der Schiffer ist, so lange die Pfandstücke noch in seiner Hand sind, auch prozessualer Vertreter der Ladung. Ohne diese Vorschrift würde namentlich bei Stückgüterladungen die Geltendmachung des Pfandrechts häufig unmöglich. Liefert er ohne vorherige Bezahlung aus, so ist er nach § 694 persönlich haftbar. Der Schiffer bleibt Vertreter der Ladung, auch so lange er dieselbe bei einem Andern, z. B. am Quai bei einem Spediteur, aufbewahren läfst, aber selbst die Verfügung behält. Verschieden davon ist die Hinterlegung für den Berechtigten. Mit der Hinterlegung (vgl. Bem. Nr. 2 zu § 694) hört die prozessuale Vertretung der Ladung durch den Schiffer auf, da dieselbe der Auslieferung gleichsteht.

3. Hat der Schiffer einen Notverkauf der verbodmeten Ladung (§ 535 vgl. § 692 Bem. Nr. 2) vorgenommen, so liegt ihm nach § 777 Abs. 2 auch die Aushändigung des Erlöses, der in den Pfandnexus eintritt (vgl. §§ 764, 773, 777 Abs. 2), an die Berechtigten ob. Sind deren Rechte ungewifs oder streitig, so mufs der Schiffer den Erlös hinterlegen, § 372 B.G.B., vgl. auch § 694 Bem. Nr. 2.

---

2) Das Verfahren ist dort sehr summarisch, die Interessenten werden durch Anschlag am Schiff geladen u. s. w., s. Abbott p. 158 ff.

3) Die Fracht ist auch für verbodmete Güter, welche die Reise bestanden haben, zu bezahlen, nur kann Zahlung nicht gegen den Destinatär, da seitens desselben keine Annahme erfolgt, erzwungen werden, wohl aber gegen den Befrachter, was Prot. S. 2947 ff. und 4056 übersehen wird (unrichtig auch Lewis II S. 30), vgl. Bem. Nr. 5 zu § 616 und Bem. Nr. 2 zu §§ 625 bis 627. Nach § 777 tritt das Pfandrecht wegen der Fracht gegen die Bodmerei zurück. Es darf also bei Versteigerung der Güter im Schiff auf Antrag des Bodmereigebers nicht die Bedingung gestellt werden, dafs Ersteher die Fracht zahle. Dasselbe gilt von sonstigen Ansprüchen des Verfrachters, soweit dieselben nicht als Verwendungen auf das Frachtgut, die später als das Bodmereipfand entstanden, gemäfs § 777 besser als dieses berechtigt sind, vgl. N. 4. Wenn hiernach der Befrachter beziehentlich im Regrefsweg der hinter ihm stehende Ladungsinteressent den Ausfall an Fracht und Nebenforderungen zu zahlen hat, auch wenn ihm durch die Verbodmung die Ladung ganz oder zum Teil entzogen wird, so ist dies bei der Verbodmung nach § 680 Nr. 2 nicht auffallend, da dieselbe hier in seinem Interesse geschieht. In den Fällen des § 680 Nr. 1 findet er, wenn grofse Haverei vorliegt, wegen dieser und anderer durch die Verbodmung entstehenden Verluste gemäfs § 539 durch die Havereibeiträge von Schiff und Fracht, wenn besondere Haverei des Schiffes vorliegt, gemäfs § 540 durch Ersatzforderung gegen Schiff und Fracht Ausgleich. Solche Ansprüche der Reiseinteressenten selbst treten aber stets im Rang hinter den Anspruch des Bodmeristen zurück, § 769 Abs. 2 und 3 bezieht sich nur auf konkurrierende Ansprüche Dritter. Vgl. auch § 732 und Bd. I S. 418.

4. Ist die Auslieferung der Ladung seitens des Schiffers geschehen, so bleibt das Pfandrecht an der Ladung jedenfalls in der Hand des ersten Empfängers (vgl. Bem. Nr. 1 zu § 614), beziehentlich des Befrachters, wenn dieser gemäfs § 627 empfangen hat, bestehen. Diese Person ist nunmehr passiv zur Klage legitimiert, auch soweit sie nur noch mittelbarer Besitzer ist, §§ 868, 985 B.G.B. Hatte der Schiffer hinterlegt (siehe oben Nr. 1), so ist der Rechtsstreit unter den Interessenten der Hinterlegung auszumachen, das Pfand dauert fort. Schwebte der Rechtsstreit bereits gegen den Schiffer, so kommt § 265 C.P.O. zur Anwendung[4]).

5. Während das Pfandrecht an Schiff und Fracht gegen jeden Dritterwerber fortbesteht (§§ 755, 771), ist dies anders bei dem Pfandrecht an der Ladung. Es kann zum Nachteil derjenigen Dritten, welche Eigentums-, Pfand- oder andere dingliche Rechte an dem Ladungsgut und zugleich den (mittelbaren[5]) oder unmittelbaren) Besitz desselben erworben haben, das Pfand nicht geltend gemacht werden, wenn sie „in gutem Glauben“ waren, d. h. wenn sie zur Zeit ihres Erwerbs ihren Rechtsurheber für berechtigt hielten und halten konnten und weder von der Bodmerei etwas wufsten, noch ohne grobes Verschulden davon nicht unterrichtet sein konnten, vgl. R.G.Entsch. VI, S. 18 ff. Goldschmidt in seiner Zeitschr. IX, S. 29 ff.

Ist der Dritte nicht Eigentümer, hat er z. B. nur ein Faustpfandrecht oder als Spediteur ein gesetzliches Pfandrecht wegen seiner Vorschüsse und Auslagen erworben, so ist er nur besser berechtigt, mufs also das Pfand herausgeben, wenn der Bodmereigläubiger dasselbe durch Bezahlung seiner Forderung auslösen will. Gleichgültig ist es, ob der Dritte direkt von dem Ladungsempfänger erworben und ob dieser oder der Schiffer vorher den Besitz wider Willen verloren hatte. Ist der besitzende Dritte selbst nicht gutgläubig im vorstehenden Sinne, so ist die Ausübung des Pfandrechtes gegen ihn gestattet, auch wenn sein Rechtsvorgänger gutgläubig war, wenn dasselbe nicht etwa vorher den Vorschriften des bürgerlichen Rechts gemäfs, durch Veräufserung an einen gutgläubigen Zwischenerwerber untergegangen war, §§ 936, 932 ff. B.G.B., § 366 H.G.B., vgl. Bd. I,

---

4) In betreff der Frage, ob und für welche Verwendungen auf das Gut dem Ladungseigner oder dem Schiffer Gegenansprüche zustehen, s. Bd. I S. 410 ff. cit. Es kommen hier namentlich die Löschungskosten und Zölle in Betracht, ebenso notwendige Lagerungsunkosten. Vgl. aufserdem § 690 Bem. Nr. 2. Über Steigerung der Haftung des Ladungsinteressenten durch den Prozefs, Prozefskosten und Zinsen s. Bd. I S. 411 e. Hat der Ladungsinteressent die Fracht und Nebenforderungen bezahlt, so kann er diese nicht kürzen, wohl aber nach der Bodmerei entstandene Auslagen des Verfrachters, die er diesem erstattet hat, vgl. N. 3.

5) Mittelbarer Besitzer ist auch der, welcher durch den Besitz eines Warenpapiers — Lagerschein, Ladeschein, Konnossement — über die Ware verfügen kann.

S. 410 c, 412 Nr. 4. Ehrenberg, Beschränkte Haftung, S. 120 ff., 137 ff. Goldschmidt, Handbuch des H.R. II, S. 902. Über mögliche Gegenansprüche des dritten Besitzers s. Bd. I, S. 410 ff.

6. Erlangt der Bodmereigläubiger aus dem Pfand nicht volle Befriedigung, so bleiben ihm nur etwaige persönliche Ansprüche gegen den Schiffer und das Schiffsvermögen auf Grund der §§ 692—694, gegen den Reeder auf Grund des § 695 und den Empfänger auf Grund des § 697, sowie (bezüglich Schiff und Fracht) gegen den Reeder auf Grund der §§ 771—774 H.G.B. Diese Ansprüche müssen gegen jeden der genannten Schuldner mittels besonderer Klagen verfolgt werden. Der Bodmereigläubiger kann dieselben nach seiner Wahl auch verfolgen, bevor er versucht, sich aus dem Pfand zu befriedigen und dann eventuell später auf das Pfand zurückgehen[6]).

§ 697.

Der Empfänger, dem bei der Annahme der verbodmeten Güter bekannt ist, dafs auf ihnen eine Bodmereischuld haftet, wird dem Gläubiger für die Schuld bis zu dem Werthe, welchen die Güter zur Zeit ihrer Auslieferung haben, insoweit persönlich verpflichtet, als der Gläubiger, falls die Auslieferung nicht erfolgt wäre, aus den Gütern hätte befriedigt werden können.

1. Der schlechtgläubige Empfänger (s. Bem. Nr. 3 u. 4 zu § 696) haftet, wenn ohne Befriedigung oder Sicherstellung des Bodmereigläubigers ausgeliefert wird, neben dem Schiffer (§ 694) beschränkt persönlich. Das Gesetz macht jedoch einen Unter-

6) Nach dem Abandonsystem vgl. Bem. Nr. 1 zu § 679 a. E. ergiebt sich, dafs, wenn und soweit die Bodmereiforderung durch glückliche Ankunft des Schiffes und der Ladung existent geworden ist, der Bodmereigeber, dem im alleinigen Interesse des Ladungseigners die Ladung verbodmet war, den persönlichen Anspruch gegen letzteren behält, wenn dieser sich durch Veräufserung des Pfandes aufser stand setzt, dasselbe zu abandonnieren. In allen anderen Fällen einer Verbodmung der Ladung ist nie gegen ihn ein solcher vorhanden. Das Pfand an der Ladung erlischt in jedem Fall durch die Auslieferung aus dem Schiff, Laurin bei Cresp II S. 336 f. N. 88, Desjardins Nr. 1178, Jacobs Nr. 580, vgl. N. 1 zu § 692. Der Kapitän wird in Prozessen als Vertreter der Ladung aus den von ihm selbst geschlossenen Verträgen zugelassen, Jacobs Nr. 62. Nach anglo-amerikanischem Recht geht das Pfandrecht an der Ladung wie jedes *maritime lien* erst durch *unreasonable delay (laches)* verloren und kann selbst gegen gutgläubige Dritterwerber ausgeübt werden, Desty § 111. Holland (Art. 583) fordert, dafs Bodmerei auf Ladung, die vor Anfang der Reise genommen wird, auf den Konnossementen vermerkt werden soll, widrigenfalls dieselbe, zum Schaden dritter gutgläubiger Erwerber der Konnossemente, die gegen deren Empfang Wechsel acceptiert haben, überhaupt nicht geltend gemacht werden dürfe, eine höchst verständige Vorschrift, die Nachahmung verdient. Nach den skandinavischen Gesetzen (§§ 276 ff., 282) erlischt das Pfand an der Ladung durch die Auslieferung aus dem Schiff. Im übrigen gilt wesentlich dasselbe wie bei uns, vgl. Bd. I S. 414 N. 6 und N. 1 zu § 697.

schied inbetreff des Maſses der Haftung Beider. Der Schiffer haftet stets dem Ladungsgläubiger mit dem Wert, den die Güter zur Zeit der Auslieferung hatten (natürlich abzüglich Zoll und Löschungskosten). Der Empfänger haftet nur höchstens mit diesem Wert[1]). Ihm wird der Beweis freigelassen, daſs und wie weit die Güter, falls sie ihm nicht ausgeliefert waren, verloren gegangen oder verschlechtert worden wären oder Lagerungs- oder sonstige Kosten verursacht hätten, bevor der Gläubiger nach Eintritt der Zahlungszeit im ordnungsmäſsigem Wege durch Zwangsvollstreckung aus den Gütern Befriedigung gefunden hätte[2]). Es ist ein innerer Grund für diesen Unterschied der Haftung weder hier, noch bei den gleichlautenden Vorschriften in betreff des Berge- und Hülfslohns (§§ 752, 753) erkennbar[3]). Wegen des Einflusses der Konkurrenz anderer Ladungsgläubiger auf den Anspruch gilt auch hier das Bem. Nr. 1 zu § 694 Gesagte.

2. Schiffer und Empfänger sind, soweit ihre beiderseitige Haftung reicht, im Sinne des § 421 B.G.B. Gesamtschuldner, d. h. der Eine ist befreit, soweit der Andere leistet. Es dürfte daher auch wegen des Regresses Beider untereinander § 426 B.G.B. anzuwenden sein, wonach also dem, der voll leistet, auf die Hälfte Regreſs gegen den Anderen zusteht. Der Schiffer wird sich aber wohl ausnahmsweise Schadloshaltung bei der Auslieferung vorbehalten, wenn er nicht selbst im Irrtume ist und dadurch nach den §§ 812, 814 B.G.B. die Rückforderung der Ladung begründet wird.

§ 698.

Wird vor dem Antritte der Bodmereireise die Unternehmung aufgegeben, so ist der Gläubiger befugt, die sofortige Bezahlung der Bodmereischuld an dem Orte zu verlangen, an welchem die Bodmerei eingegangen ist; er muſs sich jedoch eine verhältniſsmäſsige Herabsetzung der Prämie gefallen lassen; bei der Herabsetzung ist vorzugsweise das Verhältniſs der bestandenen zu der übernommenen Gefahr maſsgebend.

Wird die Bodmereireise in einem anderen als in ihrem Bestimmungshafen beendet, so ist die Bodmereischuld ohne einen Ab-

1) Skandinavien (§ 280) läſst sowohl Schiffer wie schlechtgläubigen Empfänger auf den Wert zur Zeit der Auslieferung haften, ebenso Finnland (Art. 128); Holland (Art. 584) erklärt in der N. 1 zu § 694 citierten Vorschrift anscheinend (vgl. Art. 583) beide an der Löschung beteiligt (also Schiffer und Empfänger), ohne weiteres für die ganze Bodmereiforderung haftbar.

2) Nicht richtig ist, daſs der Empfänger jede Gefahr von dem Tage an trägt, an welchem die Bodmerei zahlbar war, denn „aus den Gütern" ist Befriedigung nicht schon an diesem Tage, sondern erst durch Verkauf im Wege der Vollstreckung zu erlangen, s. Lewis II S. 33, vgl. auch Prot. S. 4058—4063.

3) Anders bei der Haverei (vgl. §§ 728, 731), da hier der Schiffer selbst die Vollstreckung besorgt.

zug von der Prämie in diesem anderen Hafen nach dem Ablaufe der vertragsmäfsigen und in deren Ermangelung der achttägigen Zahlungsfrist (§ 687) zu zahlen. Die Zahlungsfrist wird von dem Tage der endgültigen Einstellung der Reise berechnet.

Soweit sich nicht aus den Vorschriften der Abs. 1, 2 ein Anderes ergiebt, kommen auch in diesen Fällen die Vorschriften der §§ 688 bis 697 zur Anwendung.

1. Der Paragraph handelt von dem Einflufs, den der Umstand, dafs die Bodmereireise nicht ausgeführt wird, auf die Bodmereischuld hat. Hierbei werden zwei Fälle unterschieden: a) die verbodmeten Objekte werden wegen freiwilligen Aufgebens der Reise oder aus einem anderen Grunde einer Seegefahr gar nicht ausgesetzt; b) sie bestehen allerdings Seegefahr, die Reise endet aber anderswo, als im Bodmereivertrage angegeben. Der zweite Umstand ist nur von Einflufs auf den Zahlungsort, resp. die Zahlungszeit; der erstere ist auch von Einflufs auf die Bodmereiprämie. Die Hamburger Konferenz glaubte in diesem Falle dem Gläubiger nicht jeden Anspruch auf die Prämie entziehen zu dürfen, „weil demselben nur die Sache hafte, er also auch schon vor Antritt der Reise mancherlei Gefahren des verbodmeten Objekts zu tragen habe, und aufserdem in der Prämie neben der Vergütung für das übernommene Risiko auch die Entschädigung für die Entbehrung des Kapitals enthalten sei“; sie beliebte jedoch eine Herabsetzung der Prämie, weil die Seegefahr ohne Zweifel „den hauptsächlichsten Einflufs“ bei Feststellung derselben habe und diese ohne die Gefahr „unter allen Umständen weit niedriger normiert“ worden wäre (Prot. S. 2593, S. 4065 ff.), vgl. die §§ 894 ff. in betreff des Ristornos bei der Seeversicherung.

Bei Normierung des zu zahlenden Prämienanteiles werden aufser Zinsen und Provision auch Versicherungsprämien zu berücksichtigen sein, die für Versicherung der Bodmereigelder bei Ristorno gezahlt sind. Wird die Rückzahlung des Kapitals sofort bar angeboten, also der Gläubiger nicht erst genötigt, Schiff resp. Ladung versteigern zu lassen, so ist auch diese Verminderung des Risikos in Betracht zu ziehen [1]).

1) Für England gilt der Satz: „*if the ship never leaves the port where the bond was given, a court of equity will decree payment of it with ordinary interest only*“, Maclachlan (S. 58), der (N. 5) auf die Übereinstimmung der Principien des römisch-rechtlichen *foenus nauticum* hinweist. Nach französischem Recht (ebenso Italien Art. 597, Spanien Art. 729) ist die volle Prämie zu zahlen, sobald eine *mise en risques* stattgefunden, was in Ermangelung anderer Abrede bei der uneigentlichen Bodmerei, die vor Beginn der Reise genommen ist, in betreff des Schiffes erst angenommen wird, wenn dasselbe Schiff die Anker gelichtet hatte (*mise en voile* Art. 324) in betreff der Ladung, wenn dieselbe in das Schiff oder Leichter geladen war (Art. 324), bei der Notbodmerei während der Reise schon mit Hingabe des Geldes, vgl. Lyon-Caën Nr. 1566, 1604, ebenso Belgien, Jacobs Nr. 595, 597, Holland (Art. 385, 386), es ist in allen Fällen keine Prämie zu zahlen, wenn nach Abschlufs der Bodmerei das Schiff nicht unter Segel geht, be-

2. Ein „Aufgeben der Unternehmung“ liegt auch dann vor, wenn der Schiffer die Reise in einer im Hinblick auf die Interessen und die Sicherheit des Bodmereigebers wesentlich veränderten Gestalt antreten will. Eine solche wesentliche Änderung liegt jedenfalls dann vor, wenn die Ladung mit verbodmet ist, der Schiffer aber nur ohne solche in Ballast fahren will. Will er statt mit der bedungenen Ladung mit einer geringeren oder minder wertvollen Ladung fahren, so ist es Frage des Einzelfalles, ob nach den vorliegenden Umständen diese Änderung als wesentlich anzusehen und somit der Geldgeber zur Auflösung der Bodmerei vor Beginn der Reise berechtigt ist. Wenn nicht besondere Gegengründe vorliegen, so kann man jedenfalls eine Teilbarkeit des Bodmereigeschäftes in dem Sinne, dafs bei Antritt der Reise mit einem Teil der bedungenen Ladung die Bodmerei nur zum Teil durch Rückforderung eines Teiles des Kapitales und der Prämie aufzuheben sei, nicht annehmen. Möglich wäre diese Auffassung überhaupt nur, wenn Ladung und Fracht oder Ladung allein oder Fracht allein für ein bestimmtes Kapital verbodmet wäre, da das Schiff weder teilbar, noch feststellbar ist, wie viel von der Bodmerei allein auf das Schiff zu rechnen ist, wenn dieses mit verbodmet ist[2]).

3. Ob und wann der Rückforderungsanspruch auch gegen das Landvermögen des Reeders wegen ungerechtfertigter Bereicherung gerichtet werden kann, s. Bd. I, S. 382 N. 6 S. 415.

4. Wenn das Unternehmen nur verzögert wird, so ist es damit noch nicht aufgegeben. Es wird, falls nicht feste Fristen bedungen, der Bodmereigeber dem Schiffer eine den Umständen angemessene Frist oder Nachfrist setzen können, mit deren fruchtlosem Ablauf dasselbe erst als aufgegeben gilt[3]). Ist das Unter-

---

ziehentlich die Ladung noch nicht in das Schiff oder Leichter geladen war. Ist keine Prämie zu zahlen, so sind jedenfalls gesetzliche Zinsen zu entrichten. Skandinavien (§ 186) läfst im Fall unsers § 698 Abs. 1 zahlen: 5 Prozent Zinsen, 3 Provision, Finnland (Art. 132) nur Zinsen, wenn spätestens 14 Tage nach Empfang vor Abreise ristorniert werden.

2) Ein Antrag, dafs bei Verbodmung der Ladung, wenn nur ein Teil verschifft ist, nur eine teilweise Aufhebung stattfinden solle, wurde auf der Hamburger Konferenz zurückgezogen. Eine Entscheidung wurde damit nicht getroffen (Prot. S. 4063—4066, 2593). Lewis II S. 35, 36 geht etwas zu weit, wenn er das Zurückbleiben jedes Teiles der Ladung für so wesentlich ansieht, dafs damit das Unternehmen ein anderes wird.

3) Der preufsische Entwurf (Art. 548, 549) spricht dem Bodmereigeber ausdrücklich das Recht zu, zurückzutreten, wenn die Reise „ungebührlich verzögert wird“. Diese Bestimmung ist allerdings nicht aufgenommen und es erwächst aus einer blofsen Verzögerung also nur ein Ersatzanspruch (§ 692). Aber das Unternehmen ist thatsächlich „aufgegeben“, wenn es in einer solchen Zeit, die man bei billiger Auslegung des Vertrages als äufserste intendiert halten darf, nicht zu stande kommt, z. B. wenn eine „Frühjahrsladung“ beabsichtigt ist, darf nicht bis zum Herbst verzögert werden. Mit Ablauf einer solchen Zeit wird das ganze Unternehmen wegen der stets sich ändernden Preis- und Verkehrsverhältnisse ein anderes.

nehmen aufgegeben, so hat der Bodmereigeber nur die im Abs. 1 genannten Ansprüche, nicht etwa noch besondere Schadensersatzforderungen, sein Schaden wird durch die Prämie gedeckt.

5. Ist die Bodmereireise wirklich angetreten, so ist nach Abs. 2 stets volle Prämie zu zahlen. Die Rückzahlung kann aber in einem anderen Hafen als dem Bestimmungshafen (d. h. auch dem Abgangshafen, wenn das Schiff dorthin zurückkehrt, Prot. S. 2596) nur dann verlangt werden, wenn der Schiffer selbst dort die Reise einstellt, also nicht etwa schon dann, wenn der Schiffer die Reise nur verändert (Deviation) und ohne Not Häfen anläuft, die aufserhalb der Bodmereireise liegen, ebenso wenig im Fall einer temporären Umladung unterwegs[4]). Zögert der Schiffer mit seinem Entschlufs, so gilt in betreff der ihm zu stellenden Fristen das oben Nr. 4 Bemerkte auch hier. Dem Schiffer ist auf alle Fälle im Zwischenhafen die nötige Zeit zu lassen, z. B. zu Reparaturversuchen, Versuchen, die Mannschaft zu vervollständigen, Geld aufzutreiben und zu ähnlichen Mafsregeln, welche die Fortsetzung der Reise ermöglichen sollen (Prot. S. 2597).

§ 699.

Die Anwendung der Vorschriften dieses Abschnitts wird dadurch nicht ausgeschlossen, dafs der Schiffer zugleich Miteigenthümer oder Alleineigenthümer des Schiffes oder der Ladung oder beider ist oder dafs er auf Grund einer besonderen Anweisung der Betheiligten die Bodmerei eingegangen ist.

1. Die Bestimmungen dieses Abschnittes sind zunächst nur für den Fall berechnet, dafs der Schiffer, „als ein solcher gesetzlicher Vertreter fremder Interessen“ handelt, welcher „seine Mandanten nicht persönlich zu verpflichten berechtigt“ ist. Trotzdem sind diese Vorschriften nicht blofs für anwendbar erklärt worden auf den Schiffer, der Mitreeder des Schiffs ist, welches er führt, und den Schiffer, welcher zugleich Alleinreeder ist in den Fällen, wo er nur die Ladung verbodmet, sondern auch auf den Alleineigentümer des von ihm geführten Schiffs, wo es sich um Verbodmung von Schiff und Fracht handelt und auf den Alleineigentümer oder Miteigentümer der verbodmeten Ladung. Der Grund hierfür ist darin zu suchen, dafs anderenfalls die Möglichkeit für den Schiffer, auf der Reise in Notfällen die zur Fortsetzung und Vollendung jener (woran regelmäfsig noch andere Personen beteiligt) erforderlichen Mittel zu erhalten, wesentlich erschwert worden wäre (Prot. S. 2598—2600, 2605), vgl. Bd. I, S. 228, 229, 231—232[1]).

---

4) Diese rechtswidrigen Handlungen berechtigen nur zum Anspruch auf Schadensersatz gegen den Schiffer und das Schiffsvermögen. Nach fremden Rechten ist dies anders, s. § 692 N. 1 und 2 dazu.

1) Ebenso ist das gewöhnliche Kreditgeschäft des Schiffers, der zu-

2. Der Umstand, dafs der Schiffer die Bodmerei auf Grund besonderer Anweisung der Reeder resp. Ladungseigentümer genommen hat, schliefst die Anwendung der Vorschriften dieses Abschnitts unter der Voraussetzung nicht aus, dafs er doch in seiner Eigenschaft als Schiffer den Bodmereivertrag eingegangen ist. Anders dagegen, wenn er sich bei Abschlufs des Vertrags als Bevollmächtigter des Reeders oder der Ladungseigentümer geriert hätte, vgl. §§ 486 Nr. 1, 533 und Bd. I, S. 221, 222.

---

gleich Mit- oder Alleineigentümer des Schiffes ist, in seiner Wirkung dem gleichen Geschäft des blofsen Schiffers gleichgestellt, vgl. § 754 Nr. 6, Bd. I S. 232.

Siebenter Abschnitt.

Haverei.

Erster Titel.

Grofse (gemeinschaftliche) Haverei und besondere Haverei.

Übersicht.

Unter Haverei versteht das Gesetz alle durch einen Unfall (§ 701) verursachten Schäden und Kosten, soweit dieselben nicht nach dem Frachtvertrage von dem Verfrachter zu tragen sind (§ 621).

Das Gesetz unterscheidet grofse Haverei und besondere Haverei. Erstere wird von Schiff, Fracht und Ladung gemeinschaftlich, letztere von jedem Beteiligten für sich allein getragen.

Unter grofser Haverei werden nur vorsätzlich durch eine Mafsregel des Schiffers zum Zweck der Rettung aus gemeinsamer Gefahr dem Schiff oder der Ladung zugefügte, unmittelbare oder mittelbare Schäden oder durch eine solche Mafsregel zu demselben Zweck aufgewandte Kosten verstanden (§ 700). Haverei, die hiernach nicht zur grofsen Haverei gehört, ist besondere Haverei (§ 701). Es fallen unter die letztere also namentlich auch Schäden aus Zusammenstöfsen von Schiffen, in betreff deren im zweiten Titel besondere Vorschriften gegeben werden. — Grofse Haverei ist nicht ausgeschlossen, wenn die Gefahr von einem Beteiligten oder einer Person der Besatzung verschuldet war, es steht in solchem Fall dem Beteiligten nur der Rückgriff oder eine Einrede gegen den Schuldigen zu (§ 702). Es ist auch nicht Erfolg durch das Opfer Voraussetzung grofser Haverei, das Gesetz läfst aber eine Verteilung in grofser Haverei nur dann zu, wenn sowohl Schiff wie Ladung, jeder dieser Gegenstände wenigstens teilweise aus der Gefahr gerettet werden (§ 703).

Das Gesetz behandelt in den §§ 706 und 707 Einzelfälle der grofsen Haverei und besonderen Haverei, schliefst ferner in § 708

Schäden an gewissen Ladungsgütern von der grofsen Haverei aus, ebenso in § 723 gewisse Güter von der Beitragspflicht.

Die Verteilung der grofsen Haverei wird dann in den folgenden Bestimmungen des Gesetzes geordnet:

§§ 705, 709 bis 715 betreffen die Bildung der Passivmasse (Vergütungen),

§§ 704, 717 bis 721, 724 betreffen die Bildung der Aktivmasse (beitragspflichtige Werte).

Wenn auf derselben Reise sich mehrere grofse Havereien ereignen, so ist zunächst die letzte zu verteilen, bei jeder früheren erscheinen die geretteten Werte aus der späteren belastet und in entsprechend geringerem Mafse beitragspflichtig. Ebenso ermäfsigt sich die Beitragspflicht durch andere Notfälle, wie Bergung, Bodmerei u. s. w., die sich später ereignen (§ 722).

Die Feststellung und Verteilung der Schäden (Dispache) findet statt im Bestimmungsort, und wenn dieser nicht erreicht wird, in dem Hafen, wo die Reise endet (§ 727). Wenn das Schiff nach mehreren Häfen bestimmt war oder aus anderen Gründen in mehreren Häfen Güter löscht, so ist doch nur im Endhafen die Dispache aufzumachen (vgl. Bem. Nr. 1 zu § 727).

Der Schiffer hat die Pflicht, die Aufmachung der Dispache zu veranlassen (§ 728).

Über das Verfahren und die gerichtliche Bestätigung der Dispache, falls solche beantragt wird, entscheiden die hinter § 729 abgedruckten Vorschriften des Reichsgesetzes über die freiwillige Gerichtsbarkeit.

Der Schiffer hat ferner die Pflicht zur Wahrung des den Vergütungsberechtigten zustehenden Pfandrechtes an der Ladung (§ 731), dessen Geltendmachung durch Verkauf ohne gerichtliche Mitwirkung geschieht (§§ 731, 623).

Eine persönliche Verpflichtung der Beteiligten zur Bezahlung von Havereibeiträgen ist nicht vorhanden, die Deckung findet nur durch das Pfandrecht, das auch an Schiff und Fracht besteht (§ 725), statt, es tritt jedoch eine auf den Wert des Gutes beschränkte persönliche Haftpflicht des schlechtgläubigen Empfängers des Ladungsguts für seine Rate ein (§ 726), wie andererseits eine beschränkt persönliche Verpflichtung des Reeders für die von ihm zu leistenden Beiträge nach den Regeln der §§ 771 ff. eintreten kann.

Aufserordentliche Fälle grofser Haverei s. §§ 635, 732, 733.

Die Vorschriften unseres Gesetzes über grofse Haverei finden grundsätzlich auf alle in deutschen Häfen aufgemachte Dispachen Anwendung, sind aber nicht zwingend, es können Voraussetzungen und Folgen grofser Haverei durch Vertrag aller Beteiligten anders geordnet werden (vgl. N. 1 zu § 716, Bem. Nr. 3 zu § 727).

Besonders in Betracht kommen hier die *York and Antwerp Rules*, welche als Anhang dieses Titels abgedruckt und an den

betreffenden Stellen im Zusammenhang mit dem Gesetz erläutert sind. Über deren Verhältnis zum Gesetz s. Bem. Nr. 1 zu § 700.

Über die Frage, wie Opfer und Schäden zu behandeln sind, welche, im Interesse des Schiffes allein, der Ladung und im Interesse der Ladung allein dem Schiff vorsätzlich von dem Schiffer zugefügt werden, s. Bem. Nr. 7 zu § 700.

Über die Rechtslage, die entsteht, wenn nach einem Opfer grofser Haverei nur das Schiff oder nur die Ladung gerettet wird, s. Bem. Nr. 2 und 3 zu § 703.

Über Ansprüche der Havereiinteressenten gegen Dritte, die ein Havereiopfer verschuldet haben, s. Bem. Nr. 2 zu § 704.

Das ausländische Recht ist überall im Zusammenhang mit den entsprechenden Vorschriften des inländischen Rechts erörtert.

§ 700.

Alle Schäden, die dem Schiffe oder der Ladung oder beiden zum Zwecke der Errettung beider aus einer gemeinsamen Gefahr von dem Schiffer oder auf dessen Geheifs vorsätzlich zugefügt werden, sowie auch die durch solche Mafsregeln ferner verursachten Schäden, ingleichen die Kosten, die zu demselben Zwecke aufgewendet werden, sind grofse Haverei.

Die grofse Haverei wird von Schiff, Fracht und Ladung gemeinschaftlich getragen.

1. Unter „Haverei“ (auch „Havarie“) versteht man die durch Unfälle während der Seereise entstehenden Verluste, welche über die regelmäfsigen Kosten und Schäden der Schiffahrt hinausgehen [1]). Wir unterscheiden jetzt „grofse (oder gemeinschaftliche) Haverei“, *avarie commune, avarie grosse, general average*, und besondere Haverei, *avarie particulière, particular average* [2]) (vgl. § 701). Die grofse Haverei bezeichnet solche Verluste, welche von den Interessenten der Seereise (Schiff, Fracht und Ladung) gemeinschaftlich zu tragen sind. Das Institut der grofsen Haverei knüpft an die *lex Rhodia de jactu* an, in der bereits das Grundprincip einer gemeinschaftlichen Tragung von solchen Opfern, die zur Abwendung von gemeinschaftlichen Gefahren vorsätzlich gebracht werden, entwickelt wurde. Damit dürfen die mittelalterlichen

1) Über die Ableitung des Wortes und die geschichtliche Entwickelung des Begriffes vgl. Heck, Das Recht der grofsen Haverei, Berlin 1889, § 58 S. 628 ff. Die wahrscheinlichste ist die Ableitung aus dem arabischen Wort áwâr (Beschädigung). Einer anderen von dem romanischen *haver, avere,* lat. *habere* im Sinne von Guthaben entspricht es, dafs das Wort auch gebraucht wird zur Bezeichnung der Beiträge, so in England: *average signifies the contribution to general loss*“. In Frankreich wird das Wort *avarie* teils generell wie bei uns, teils im Gegensatz zu Totalverlusten, also im Sinne von „Beschädigung“ gebraucht.

2) Früher sprach man aufserdem von „kleiner Haverei“, worunter man gewisse regelmäfsige Kosten der Schiffahrt verstand, zu denen die Ladung Beiträge zu leisten hatte, vgl. Bem. zu § 621.

Rechtsformen nicht verwechselt werden, welche auf Grund gesellschaftlicher Verbindung der Schiffs- und Ladungsinteressenten zu gemeinschaftlicher Tragung aller Verluste der Seereise, somit zu einer wahren Gefahrengemeinschaft führten (vgl. unten Nr. 2), die mit der modernen Entwickelung des Frachtvertrages in Widerspruch steht[3]).

Internationale Bestrebungen zur Herbeiführung gleicher Regeln auf dem Gebiete der grofsen Haverei sind fruchtbringend gewesen. Die „*Association for the Reform and Codification of the law of nations*" beschlofs in ihrer Tagung zu York (1864) zuerst bestimmte Regeln, welche sie als einheitliches Havereirecht empfahl; dieselben wurden in der Tagung zu Antwerpen (1877) ergänzt und seit 1878 unter dem Namen „*York and Antwerp Rules*" veröffentlicht. Diese Regeln wurden dann auf der Tagung zu Liverpool (1890) neu durchberaten und verbessert, und sind jetzt in dieser veränderten Gestalt als „*York-Antwerp-Rules 1890*" bekannt. Nur letztere gelten jetzt als bestehend, die Regeln von 1877 wurden auf der Tagung zu Genua (1892) formell aufgehoben. Obwohl der Versuch, ihnen eine internationale gesetzliche Geltung zu verschaffen, nicht gelungen ist, haben diese Regeln doch in Wahrheit eine grofse internationale Bedeutung dadurch gewonnen, dafs es üblich geworden ist, sich in Chartepartien, Konnossementen und Policen denselben zu unterwerfen (vgl. N. 1 zu § 716). Der Originaltext ist der englische. Derselbe ist im Anhang zu diesem Titel mit deutscher Übersetzung abgedruckt. Die einzelnen Regeln sind an den einschlägigen Stellen erläutert[4]). Die Regel XVIII verweist auf die

---

3) Hierher gehören die Institute der *colonna*, *commenda*, *germinamento* (*aggerminamento*, *agermanament*). Auch als gesetzliches Institut läfst sich eine solche vollständige Gefahrengemeinschaft in einer Reihe von mittelalterlichen Rechtsquellen nachweisen, vgl. hierüber, sowie überhaupt über die geschichtliche Entwickelung der grofsen Haverei, Heck a. a. O. S. 60—73, 592 ff., Goldschmidts Zeitschr. Bd. 7 S. 296 ff. (Laband, Das Seerecht von Amalfi), dieselbe Bd. 35 S. 37 ff. (Goldschmidt, *Lex Rhodia* und *Aggermanament*), Wagner, Handbuch S. 8 ff., 16 ff.

4) Der internationale Transport-Versicherungsverband hat diesen Text mit einer deutschen und französischen Übersetzung (Berlin 1891 bei Mittler & Sohn) herausgegeben. Jac. Ahlers, Die Einführung der *York and Antwerp Rules of general average*, erläuternde Bemerkungen zu den Antwerpener Beschlüssen vom 1. September 1877, Hamburg 1878, und *York-Antwerp-Rules 1890*, erläuternde Bemerkungen zu den Liverpooler Beschlüssen vom September 1890, Hamburg 1890, 2. Aufl. 1894, bringt neben dem Originaltext ebenfalls eine deutsche Übersetzung.

Aufserdem sind aufser den Reports der Konferenzen der im Text genannten Association über ihre Tagungen 1864, 1877, 1890 zu vergleichen:

Léon v. Peborgh, *Règles d'York et d'Anvers 1890, rapport sur la 14ième conférence intern. de l'Association pour la réforme et la codification du droit des gens, Anvers 1890.*

Lewis, Die *York* und *Antwerp Rules* in Goldschmidts Zeitschr. Bd. 24 S. 491 ff.

Franck, Bericht über die Bestrebungen, die Übereinstimmung des Haverei grosse-Rechtes herbeizuführen, Lübeck 1879.

Gesetze und Gebräuche, welche ohne Bezugnahme auf die *Rules* maſsgebend sein würden, also der Regel nach denen des Dispachierungsorts (vgl. Bd. I S. 80) als subsidiäres Recht. Das Verhältnis der *Rules* zu den gesetzlichen Regeln ist nicht dasselbe wie der Einzelvorschriften des § 706 zu den letzteren (vgl. hierüber Bem. Nr. 1 zu § 706). Die einzelnen *Rules* bezwecken nur die Schlichtung ganz bestimmter Fragen ohne die Aufstellung allgemeiner, der analogen Ausdehnung fähiger Grundsätze (O.L.G. Hamburg vom 19. Oktober 1900, Hans. XXII Nr. 11), sie wollen andererseits aber auch nicht immer in den von ihnen behandelten Fällen vollständig und erschöpfend festsetzen, was an Kosten und Schäden in die groſse Haverei zu bringen sei. Die Liquidation weiterer Kosten und Schäden auf Grund der gesetzlichen Regeln ist nur dann ausgeschlossen, wenn sich aus den *Rules* die ausdrückliche Ablehnung solcher ergiebt. Die allgemeinen Voraussetzungen (s. unten Bem. Nr. 3) sind aus jeder einzelnen Regel für sich zu entnehmen. Es wird überall der Zweck gemeinsamer Rettung aus gemeinsamer Gefahr vorausgesetzt, auch wo dies nicht ausdrücklich gesagt ist, wie z. B. bei Regel VIII, während andere Regeln (vgl. z. B. Regeln II, V, VI, VII, IX, X) diese Voraussetzung ausdrücklich hervorheben (s. Report der Liverpooler Konferenz p. 168). Dagegen ist die Frage, wie das Verschulden eines Beteiligten einwirkt (vgl. § 702), dem Gesetz überlassen, s. Ahlers, *York and Antwerp Rules 1890*, 1. Aufl. S. 20, Report der Liverpooler Konferenz (1890) p. 212 ff., vgl. jedoch Regel IX. Ebenso ist anzunehmen, daſs überall pflichtgemäſses Handeln des Schiffers vorausgesetzt wird (vgl. unten Bem. Nr. 4), sowie, daſs nur solche schiffsseitigen Opfer und Kosten, die auſserhalb der kontraktlichen Leistungspflicht liegen (unten Bem. Nr. 10), umlagefähig sind (vgl. Report der Liverpooler Konferenz p. 68, 78, „*outside of the contract*").

Ulrich, Denkschrift, betr. die internationale gesetzliche Regelung der groſsen Haverei, Berlin 1879.

Voigt, Die neuen Unternehmungen zum Zweck des Ausgleiches der Verschiedenheiten der in den einzelnen Seestaaten geltenden Havarie grosse und Seefrachtrechte, Jena 1882, S. 1—8.

de Courcy, *L'avarie commune el les Règles d'York et d'Anvers* in den *Questions II* p. 265 ff.

Der Seerechtskongreſs zu Genua (1892) hat versucht, einige der Regeln zu amendieren, vgl. *Bulletin de la société de la legislation comparée* XXII p. 86 ff., was keine praktische Folge gehabt hat.

An Monographien über „Groſse Haverei" besitzen wir in Deutschland das in N. 1 citierte Werk von Heck (834 Seiten) und Ulrich (Generalsekretär des Internationalen Transport-Versicherungsverbandes): „Groſse Haverei. Die Gesetze und Verordnungen der wichtigsten Staaten über Havarie grosse im Originaltext und Übersetzung, Berlin 1884". Ersteres hat in die Praxis wenig Eingang gefunden, letzteres besitzt zwar nicht einen selbständigen wissenschaftlichen Wert, ist aber für die Praxis brauchbar und leicht übersichtlich, jetzt indessen etwas veraltet. — Die hauptsächlichsten ausländischen Werke sind in dem Litteraturverzeichnis vor diesem Bande aufgeführt.

Die Seerechtskongresse zu Antwerpen (1885) und Brüssel (1888) haben einen Entwurf eines internationalen Havereirechts ausgearbeitet (*Actes du congrès Bruxelles* p. 418 ff.). Derselbe beschränkt sich nicht, wie die *York and Antwerp Rules*, auf einige Einzelnentscheidungen, stellt vielmehr ein ganzes System auf, ist bisher aber nur Material für eine zukünftige Gesetzgebung geblieben.

2. Das Grundprincip der grofsen Haverei ergiebt sich, wenn man zunächst die unmittelbaren Opfer an Schiff und Ladung in das Auge fafst, wie folgt: Die bei dem Transport in demselben Schiff beteiligten Interessen, welche der Leitung des Schiffers anvertraut sind, haben gleichmäfsigen Anspruch auf Schutz gegen alle mit dem Transport verknüpften gemeinsamen Gefahren. Wenn einzelne dieser Interessen geopfert oder einer gröfseren als der vorhandenen gemeinsamen Gefahr ausgesetzt werden, um diese Gefahr zum Vorteil der übrigen Interessen zu vermindern, so wird ihnen dadurch ein Ausgleich geboten, dafs sie mit den schliefslich geretteten Interessen gleichgestellt werden. Diese Gleichstellung wird durch eine gleichmäfsige Umlage der Opfer erreicht, an welcher einerseits die geopferten Interessen, andererseits die geretteten Interessen beteiligt sind. Dagegen scheiden die Interessen welche trotz des Opfers zu Grunde gehen, aus. Es ist also nicht richtig zu sagen, dafs die auf dem Schiff zur Zeit des Opfers vorhandenen übrigen Interessenten der sogenannten Gefahrengemeinschaft, richtiger Schutzgemeinschaft[4a]) sich „Hoffnung auf Rettung“ durch das Opfer erkaufen[5]) und dafür zu entschädigen haben, oder dafs alle Interessenten den durch das Opfer entstehenden Schaden gemeinsam tragen. Ebensowenig darf man daraus, dafs nur die geretteten Interessen zur Vergütung herangezogen werden, schliefsen, dafs der ganze Anspruch auf den Rechtsgrundsätzen „grundloser Bereicherung“ beruhe, in welchem Fall man zu dem Erfordernis eines ursächlichen Zusammenhangs zwischen dem Opfer und der Rettung gelangen würde[6]). Das Erfordernis eines Erfolges des Opfers in diesem Sinne ist abzuweisen. Ein solcher Erfolg wird freilich mit dem Opfer bezweckt. Aber von der Erreichung dieses Zweckes durch das Opfer ist nicht der Anspruch auf Aus-

4a) Eine Gefahrengemeinschaft besteht nur insofern, als eine Möglichkeit gemeinsamer Gefahren vorhanden ist; die Verluste, welche aus diesen Gefahren direkt entstehen, werden aber nicht gemeinschaftlich getragen. Gemeinschaftlich getragen wird nur der Aufwand an Opfern, Kosten zum Zweck des Schutzes vor gemeinsamen Gefahren, vgl. Pappenheim, Verhandlungen des 23. deutschen Jur.-Tages 1895, II S. 294.

5) So Seeliger, Der Erfolg als Voraussetzung der grofsen Haverei, Diss. 1894 S. 90.

6) Von diesem unrichtigen Gesichtspunkt geht das französische Recht und die französische Doktrin aus und gelangt dadurch zum unbedingten Erfordernis eines Erfolges durch das Opfer, vgl. unten N. 5 zu § 703.

gleichung abhängig. Das Opfer und die Rettung (gleichgültig ob durch das Opfer oder andere Umstände bewirkt) genügen, sobald die übrigen Voraussetzungen des Anspruchs pflichtmäfsiger Prüfung des Schiffers gemäfs vorlagen. Nur im uneigentlichen Sinne darf man davon sprechen, dafs der Havereianspruch Erfolg voraussetze. Derselbe setzt Rettung nach dem Opfer, nicht Rettung durch das Opfer voraus[7]). Wird aber davon abgesehen, dafs das Opfer notwendige Ursache der Rettung sein müsse, so ist es erklärlich, dafs die schliefslich geretteten Interessen schwer geschädigt werden können, wenn trotz pflichtmäfsiger Prüfung des Schiffers nutzlose Opfer gebracht und die Grundlage von Ansprüchen gegen sie werden. Irrt der Schiffer trotz Sorgfalt oder vereitelt Zufall die Rettung durch das Opfer, so tragen die trotzdem aus anderen Gründen geretteten Interessen den Schaden, da sie trotzdem sich die Umlage gefallen lassen müssen, vgl. S. 468. Um diese Gefahr möglichst zu verringern, läfst das Gesetz im § 703 eine Beschränkung eintreten. Wie weit das Gesetz hier das Richtige getroffen hat, wird dort erörtert werden.

Kosten, die zum Zweck der Rettung aus gemeinsamer Gefahr von dem Schiffer nach sorgfältiger Prüfung aufgewandt werden, wären unbedingt zu erstatten, wenn der Schiffer als unbeschränkter Vertreter aller durch die Schutzgemeinschaft verbundenen Interessen zu handeln berechtigt wäre. Das Gesetz räumt aber dem Schiffer eine solche unbeschränkte Befugnis zur Vertretung der gemeinsamen Interessen nicht ein[8]). Es drängt ihn andererseits auch nicht in die Rolle eines einfachen Geschäftsführers ohne Auftrag zurück, stellt vielmehr die Kosten dem Opfer gleich, d. h. es gestattet eine Umlage derselben auf die geretteten Gegenstände, auch wenn sie nicht wirklich zur Rettung beitragen, aber auch hier mit der sich aus § 703 ergebenden Schranke.

3. Die notwendigen Voraussetzungen der grofsen Haverei in den normalen Fällen sind folgende:

a. eine gegenwärtige Gefahr für Schiff und Ladung (gemeinsame Gefahr);
b. vorsätzliches Opfer zum Zweck der Rettung von Schiff und Ladung aus einer solchen gemeinsamen Gefahr;
c. eigenes Handeln oder Geheifs des Schiffers;
d. dadurch verursachte Schäden an Schiff oder Ladung oder beiden einschliefslich mittelbarer Schäden, ferner dadurch verursachte Kosten, jedoch mit Ausschlufs solcher schiffsseitiger Opfer (Schäden oder Kosten), welche die Folge von

---

7) Diese Formulierung des Unterschiedes rührt von Seeliger a. a. O. S. 50. Den näheren Nachweis dieses Satzes für unser Recht s. Bem. Nr. 1 zu § 703.

8) Hier weicht das anglo-amerikanische Recht in bemerkenswerter Weise ab, vgl. unten N. 20e.

Mafsregeln sind, die der fragliche Schiffahrtsbetrieb seiner Natur nach regelmäfsig erfordert oder zu deren Vornahme sich der Verfrachter besonders verpflichtet hat;

e. endlich findet die Umlage nur statt, wenn Schiff und Ladung ganz oder teilweise gerettet sind (§ 703).

Zu a. 4. Die Gefahr mufs bereits eingetreten, also eine gegenwärtige unmittelbare (imminente), nicht blofs eine möglicherweise bevorstehende (drohende) Gefahr sein (Prot. S. 2686, 2687, 4074). Eine solche unmittelbare Gefahr ist vorhanden, wenn als sicher anzunehmen ist, dafs ohne das Opfer oder die Aufwendung der befürchtete Unfall eintreten wird, wenn auch erst nach Ablauf gewisser Zeit (d. h. bevor Schiff und Ladung in Sicherheit sind) oder nach Eintritt eines im gewöhnlichen Lauf der Dinge liegenden Ereignisses, wie z. B. Ebbe und Flut (Erkenntnis des Reichsgerichts vom 1. April 1882, Hans. III Nr. 32 [Seuffert Bd. 37, 130], Urt. desselben vom 6. Dezember 1884, Hans. VI Nr. 72 [Seuffert Bd. 40, 306], R.O.H.G. Bd. 21 S. 157, vgl. R.G.Entsch. Bd. 38 S. 4). Eine drohende Gefahr ist vorhanden, wenn der Unfall nur dann erwartet werden kann, falls ein Ereignis eintritt, dessen Eintritt noch unsicher, wenn auch mehr oder minder wahrscheinlich ist. Was zur Abwendung solcher Gefahr geschieht, ist vorbeugende Mafsregel, und Aufwendungen für den Zweck einer solchen fallen nicht in den Bereich der grofsen Haverei (R.O.H.G. XXI Nr. 49)[9]. So liegt z. B. unmittelbare Gefahr noch nicht vor, wenn das Schiff beschädigt ist und daher ohne Ausbesserung bei Fortsetzung der Reise vielleicht zu erwartenden Gefahren nicht stand halten kann; wenn dasselbe in Treibeis gerät, das erst bei Hinzutritt von Sturm oder nur möglichem Hindrängen auf gefährliche Stellen im Fall einer Fortsetzung der Reise dem Schiff gefährlich werden kann; ebensowenig, wenn das Schiff an einem Ort auf den Grund gerät, wo es an sich keine Gefahr läuft, wohl aber dann, wenn dies bei Eisgang geschieht, der das Steuerruder beschädigen oder das Schiff zerschneiden kann, oder wenn ein Leckspringen oder Durchbrechen zu befürchten ist, vgl. Prot. S. 2663, Hans. I Nr. 92, V Nr. 53, XII Nr. 74, R.O.H.G. XXIII S. 344 ff., oben citierte Entsch. des R.G. vom 6. Dezember 1884. Es ist noch keine unmittelbare Gefahr vorhanden, wenn ein Krieg ausbricht, der das Schiff unfrei macht, sondern erst, wenn es wirklich von feindlichen Schiffen verfolgt wird oder wenn z. B. infolge einer mit dem Krieg verbundenen Mafsregel auf dem Reisewege des Schiffes die Seezeichen fehlen, soweit dadurch Extralotsengelder und Bugsierlöhne

9) Der Schiffer hatte bei Reparatur des Schiffes im Nothafen eine Quantität mit Wasser getränkten Guanos in die See geworfen, weil derselbe nicht fest verstaut werden konnte und das Schiff bei Fortsetzung der Reise in die Gefahr des Kenterns gebracht hätte. Das R.O.H.G. verneinte das Vorliegen grofser Haverei. Der Schiffer durfte nur diesen Guano von der Weiterreise ausschliefsen, vgl. Bd. I S. 401.

nötig werden, H.G.Z. IV Nr. 146. Erhitzt sich die Ladung unterwegs, so daſs ein Brand zu befürchten ist, so kann dies zu einer unmittelbaren Gefahr werden, wenn widrige Winde das rechtzeitige Einlaufen in den Bestimmungshafen hindern, oder derselbe noch so weit entfernt ist, daſs ohne fremde Hülfe die Erreichung nicht vor Ausbruch des Brandes möglich ist, H.G.Z. V Nr. 152. Eine nur bei Fortsetzung der Reise drohende Gefahr giebt dem Schiffer unter Umständen das Recht, einen Nothafen anzulaufen, und es können dann hieraus mittelbar aus gewissen Aufwendungen Ansprüche groſser Haverei entstehen (hierüber s. § 706 Nr. 4). Ein ähnliches Recht ist in dem Fall des § 635 vorhanden. Diese Fälle bilden eine Ausnahme von der Regel. — Das Gesetz fordert nicht, daſs die Gefahr objektiv in Wahrheit vorhanden war. Es genügt, wenn der Schiffer ohne Verletzung der ihm obliegenden Sorgfalt „verständiger Weise“ annahm und annehmen konnte, daſs eine solche Gefahr vorhanden war (Prot. S. 4077, R.O.H.G. VIII S. 298, XXIII S. 344 ff., R.G.Entsch. XXXVIII Nr. 1). Hat der Schiffer dagegen „aus übertriebener Ängstlichkeit, um einer eingebildeten Gefahr zu entgehen“, Opfer oder Kosten verursacht, so findet keine Umlage statt. Hat er also z. B. Güter in solchem Falle geworfen, so haben die betreffenden Interessenten nur einen Anspruch gegen Schiffer und Schiffsvermögen. Hat der Schiffer in solchem Falle Kosten verursacht oder Schiffsteile geworfen oder beschädigt, so hat der Reeder nur einen Anspruch gegen den Schiffer (Prot. S. 2686, vgl. Voigt im Neuen Archiv für H.R. II S. 87). Hat der Schiffer in solchem Falle Schulden oder selbst Auslagen gemacht, so kommen die Vorschriften der §§ 528, 532 zur Anwendung. — Natürlich gilt ganz dasselbe auch, soweit ein erweisbar pflichtwidriges Übermaſs an Schäden oder Kosten vorhanden ist. Aber man wird dem Ermessen des Schiffers weder in dem einen noch in dem anderen Falle zu groſse Schranken ziehen dürfen.

Das Gesetz enthält über den Charakter der Gefahr keine nähere Vorschrift. Es kommt an sich nicht bloſs die Gefahr des Unterganges oder der Nehmung des Schiffes in Betracht (Ausnahme § 706 Nr. 3), vgl. Prot. S. 2653, 4077, auch nicht eine bloſse Seegefahr, sondern jede Gefahr, welche gemeinsam Schiff und Ladung bedroht, aber der Regel nach wird nur der Totalverlust von Schiff und Ladung in Betracht kommen, da bei jeder anderen Gefahr ungleiche Interessen vorliegen, die eine gleichmäſsige Umlage des Opfers nicht rechtfertigen (vgl. § 707 Nr. 2). Unter „gemeinsamer“ Gefahr ist eine solche zu verstehen, die das Schiff und die ganze Ladung gleichmäſsig bedroht. Droht dem Schiff also nur eine Beschädigung, so ist eine Aufopferung von Ladung durch Seewurf nicht gerechtfertigt, wenn die Ladung auch in beschädigtem Schiff transportabel ist. Droht eine bloſse Beschlagnahme, durch welche nur die Fortsetzung der Reise unmög-

lich würde (vgl. § 629), so ist „gemeinsame Gefahr“ nicht vorhanden, da hierbei ganz ungleiche Interessen vorhanden sind, wohl aber, wenn die Beschlagnahme die Konfiskation von Schiff und Ladung zur Folge haben kann (wie z. B. bei Schmugglerschiffen)[10].

5. Da die Gefahr eine gemeinsame für Schiff und Ladung sein mufs, so ist bei einem Schiff, welches in Ballast fährt, auch wenn es sich um eine vertragsmäfsige Zureise zum Abladeort handelt, von grofser Haverei keine Rede, vgl. Prot. S. 2635, H.G.Z. IV Nr. 30. Nur dem Versicherer gegenüber wird dieser Fall besonderer Haverei ähnlich behandelt (§ 834 Nr. 2). Gleichgültig ist dagegen, ob die Ladung dem Reeder selbst gehört. Auch in diesem Fall findet die Umlage statt, vgl. Bd. I S. 204. Die Möglichkeit gemeinsamer Gefahren und die daraus entstehende Schutzgemeinschaft (oben Nr. 1) beginnt mit dem Augenblick, wo die Güter an Bord gebracht sind. Kommt ein Havereifall vor vollendeter Beladung vor, so nehmen an der Umlage nur die Güter teil, welche bereits zur Zeit des Eintrittes desselben geladen waren. Somit können auch im Abladehafen Fälle grofser Haverei vorkommen, z. B. die Kosten der Abbringung eines durch Unwetter oder Hochwasser auf den Strand geworfenen, halb beladenen Schiffes, Beschädigung von Schiff und Ladung bei Löschen von Bränden, Opfer von Anker und Tauen bei schleuniger Flucht vor Feuersgefahr, vgl. Prot. S. 2674—2677, 4075, R.O.H.G.Entsch. XXV Nr. 34 S. 138—144, Seufferts Archiv Bd. V Nr. 154 (Urteil des R.O.H.G. vom 20. Februar 1879). Die Schutzgemeinschaft dauert während der Reise fort bis zur Löschung, auch wenn sich Schiff und Ladung vorübergehend trennen, sie hört dagegen auf, sobald sich Schiff

10) Das R.O.H.G. Entsch. XXIII S. 344 bemerkt beiläufig, dafs überhaupt nur die Gefahr des Unterganges des Schiffes (mit Ladung) gemeint sei, was hiernach zu weit geht, vgl. Schroeder (Endemann IV S. 263), Barclay, *The definition of general average (comparative law)* in *Report of the 14. conference* der *association for the reform and codification of law of nations* (1890) p. 148 sequ., Jacobs Nr. 414. Zu beachten ist, dafs die Gemeinsamkeit der Gefahr dann nicht vorhanden ist, wenn eine besondere Rettung des Schiffes und eine besondere Rettung der Ladung mit ungleichen Kosten möglich ist. Ist also z. B. eine Strandung erfolgt, zumal in Flüssen und Kanälen, so werden die Kosten der Abbringung des Schiffes (§ 706 Nr. 3 Bem. IV B zu § 706) nicht grofse Haverei begründen, wenn die besondere Rettung der Ladung auch ohne Abbringung des Schiffes mit verhältnismäfsig geringeren Kosten möglich ist, vgl. Begründung des Binnensch.Ges. S. 108, Gutachten des Hanseatischen O.L.G. z. d. Ges. S. 29—30, Mittelstein, Binnensch.Ges. S. 181, 182. — Die französisch-belgische Jurisprudenz ist übrigens geneigt, nur gemeinsame Gefahr des Verlustes von Schiff und Ladung auf Grund des *„bien et salut commun“* in Art. 400 des franz. *Code de comm.* (vgl. Belgien Art. 102) zur grofsen Haverei zu rechnen, vgl. Jacobs a. a. O. und die dort citierten französischen Schriftsteller, anders Lyon-Caën Nr. 882. Auch Maclachlan p. 697 will nur Gefahr eines Totalverlustes gelten lassen. Der Ausdruck *„for the common safety“* in den York und Antwerper Regeln soll dasselbe ausdrücken, was in unserem Gesetz mit den Worten „zum Zweck der Rettung aus gemeinsamer Gefahr“ ausgedrückt ist, vgl. Report cit. p. 72.

und Ladung — wenn auch noch vor Beendigung der Reise — definitiv trennen, wenn und soweit also Ladung gelöscht oder abgeleichtert wird ohne die Absicht, dieselbe später, z. B. nach einer beendeten Reparatur, wieder einzunehmen, vgl. § 718 Nr. 1, R.O.H.G. XIII S. 409, Hans. IX Nr. 8, Prot. S. 2656, 2657[10a]). Während Schiff und Ladung zeitweilig getrennt sind, die Ladung z. B. abgeleichtert oder vorläufig gelöscht ist, sind aber neue unmittelbare gemeinsame Gefahren beider nicht denkbar, die Schutzgemeinschaft zeigt sich diesen Falles nur mittelbar darin, dafs im Fall des § 706 Nr. 4 die zeitweilig getrennte Ladung bei den dort erwähnten zum Zweck gefahrloser Fortsetzung der Reise erwachsenden Kosten zur Umlage herangezogen wird, also auch, wenn das Schiff ohne Ladung in den Nothafen einlief, um nach Ausbesserung wieder einladen und weiter fahren zu können, vgl. unten S. 534, R.O.H.G. XIII S. 409. Davon macht jedoch der Fall des § 706 Nr. 2 (vgl. § 718 Nr. 1) eine Ausnahme, wonach solche Güter, welche in grofser Haverei abgeleichtert werden, auch an späteren grofsen Havereien des Hauptschiffes teilnehmen, wie das Hauptschiff an solchen des Leichterschiffes (vgl. § 720 in betreff geworfener Güter). Ist ein Havereifall vor endgültiger Trennung der Ladung eingetreten, so befreit letztere die Ladung nicht von der Pflicht zum Beitrag zu solchen Kosten und Schäden, die zwar später entstehen, aber die Folge des Havereifalles waren, vgl. R.O.H.G. XIII S. 408.

Zu b. 6. Nur vorsätzliche, den Rettungszweck, d. h. die Beseitigung der Gefahr, verfolgende Opfer kommen in Betracht. Dadurch sind alle Schäden ausgeschlossen, welche der Gefahr selbst entspringen, der das Schiff entrinnen will, selbst dann, wenn eine Mafsregel des Schiffers hinzutritt, so z. B. wenn ein Mast gekappt wird, der alsbald von selbst über Bord gehen würde, wenn ein Anker aufgegeben wird, der nicht mehr aufgewunden werden konnte, wenn in Brand geratene Waren über Bord geworfen werden, die sonst unrettbar verbrannt wären (Prot. S. 2685, R.O.H.G. XVII S. 189 ff., Hans. I Nr. 22, Erk. des Hamburger Handelsger. vom 30. Juni 1862 bei Hermann und Hirsch S. 112 ff.), ebenso Schäden, die unabsichtlich anstatt der gewollten verursacht werden, R.G.Entsch. Bd. 44 S. 139. Der Schiffer mufs also in der Lage gewesen sein, mit Vorbedacht das angewandte Mittel zur Rettung frei zu wählen, Prot. S. 2686[11]). Dagegen ist nicht erforderlich, dafs ihm unter mehreren Mitteln zur Rettung die Wahl frei stand, wie die sogenannte *jeopardy*

10a) Erfolgt diese definitive Trennung in einem Hafen (Löschungshafen), so ist die Gemeinschaft schon mit Beginn der Löschung zu Ende, vgl. §§ 711, 717 Nr. 1, 718 Nr. 1, 719 Nr. 1, 724. Während der Löschung bleibt aber gemeinsame Rettung von Schiff und Restladung mit einer der Havarie grosse ähnlichen Verteilung von Hülfs- und Bergelöhnen möglich, vgl. §§ 740, 753, unten S. 476.

11) So erklärt auch Lowndes p. 106, 110: Havarie grosse liege nicht vor, wenn Schiffsteile beseitigt würden, die schon „*in a state of wreck*“ waren, ebenso wenn ein Anker aufgegeben wird, der nicht aufgewunden werden kann,

Theorie lehrte, nach welcher also namentlich überhaupt keine grofse Haverei vorliegen würde, wenn Feuer an Bord durch Löschen (also Wasserbeschädigung) beseitigt wird, wenn dies das einzige Mittel der Rettung ist, während z. B. beim Seewurf die Wahl vorhanden ist, den einen oder den anderen Gegenstand zu opfern. Diese Theorie ist jetzt verschwunden[12]). Dagegen bleibt die Frage bestritten, wie weit bei einem an Bord des Schiffes entstandenen Feuer der durch Löschversuche verursachte Wasserschaden als grofse Haverei zu betrachten ist. Eine sehr verbreitete Ansicht will Ersatz des Wasserschadens ausschliefsen, soweit solcher den Gegenständen zugefügt wird, die bereits vom Feuer ergriffen waren. Man deduziert, dafs diese Gegenstände durch das Löschen des Feuers vor dem Untergang gerettet, nicht aufgeopfert werden; wenn und soweit sie dabei nunmehr statt durch Feuer, durch Wasser geschädigt oder zerstört, z. B. der Fäulnis überliefert würden, so sei dies nicht die Folge eines Opfers, sondern eine diese Gegenstände bei Gelegenheit ihrer Rettung treffende besondere Haverei. So in Übereinstimmung mit Benecke, *Principles of indemnity* p. 243, die englische und französische Praxis Lowndes p. 71, 72, Lyon-Caën Nr. 924, erstere jedoch unter Beschränkung auf brennende Kollis *(packages)*.

Das Reichsoberhandelsgericht (Entsch. XXV Nr. 23) entscheidet dagegen: Verlust, den die bereits brennenden Teile durch Wasser bei dem Löschen erleiden, fällt unter grofse Haverei; bei der Umlage ist gemäfs des Princips, dafs alle Opfer nach ihrem Werte zur Zeit des Havereiakts zu vergüten seien (§ 713), der Wert anzusetzen, welchen dieselben in dem angebrannten Zustand bei Eintritt der Rettungsthätigkeit hatten. Es betont, dafs das Löschen auch der angebrannten Teile zu dem Zweck geschehe, das ganze Schiff mit seiner Ladung zu retten. Die besondere Rettung dieser Gegenstände sei „eine nur sekundäre Folge der Mafsregel". Das Reichsgericht II. Civilsenat hat sich in einem Urteil vom 18. Febr. 1896 (Bolze XXII Nr. 421, Jur. Wochenschr. 1896 S. 177 Nr. 42) dieser Entscheidung angeschlossen. In dem vom R.O.H.G. entschiedenen Fall war das Schiff mit Ladung unter Wasser gesetzt, in dem vom Reichsgericht entschiedenen Fall waren brennende Ballen Baumwolle teils über Bord geworfen, teils im Schiff durch Wasser gelöscht. Der Wasserschaden aller dieser Ballen wurde als grofse Haverei anerkannt. Gegen erstere Entscheidung s. Schroeder in Endemanns Handb. IV S. 265 f. N. 13. Meines Ermessens entspricht dieselbe der juristischen Konsequenz, wenn man erwägt, dafs auch in anderen Fällen bei Gelegenheit eines „Opfers" im

---

vgl. Rule IV der *York and Antwerp Rules*, wonach Beseitigung von Trümmern — also selbst dann, wenn dieselben noch nicht ganz wertlos waren und vielleicht erhalten werden konnten — nicht in Havarie grosse geht.

12) Dieselbe wurde früher in England verteidigt, ist jetzt auch von den neueren englischen Juristen und der neueren englischen Praxis aufgegeben, vgl. Lowndes p. 40, 41, R.O.H.G. Entsch. XXV Nr. 23; ebenso steht die französische Praxis entgegen, vgl. Lyon-Caën Nr. 879.

Interesse des Ganzen gleichzeitig die Rettung des „geopferten" Teils möglich bleiben und bezweckt werden kann, so bei der Ableichterung im Falle des § 706 Nr. 2. Werden die abgeleichterten Güter auch durch die Ableichterung von der Gefahr des Unterganges im Hauptschiff gerettet, so bleiben doch Schäden, die sie bei der Überladung oder in den Leichtern erleiden, Havarie grosse, weil die Ableichterung auch und vornehmlich das Interesse des Ganzen bezweckte. Dazu kommt, dafs die Art des Löschens dem Interesse des Ganzen gemäfs gewählt wird. Enthält das Schiff z. B. in der Ladung leicht brennbare oder explodierbare Stoffe, die nicht von Wasser zerstört werden (vgl. unten Nr. 7), so kann es geraten sein — der grofsen Gefahr wegen — das brennende Schiff sofort unter Wasser zu setzen oder das Brennende der Ladung über Bord zu werfen, während die brennenden Teile allein in anderer und weniger schädigender Weise gelöscht werden konnten.

Die Regel III der *York and Antwerp Rules* steht dagegen, der Billigkeit entsprechend und der Schwierigkeit, die Werte der brennenden Teile zu bestimmen, Rechnung tragend, auf dem entgegengesetzten Standpunkt. Danach dürfen Wasserschäden solcher Teile von Schiff und Ladung, die schon selbst vom Feuer ergriffen gewesen sind, nicht liquidiert werden, während andererseits die geretteten Werte dieser Teile zu den Schäden der übrigen Teile von Schiff und Ladung beizutragen haben, die durch das Löschen des Feuers entstehen[13]).

Das Opfer ist immer noch ein vorsätzliches, wenn der Schiffer den Schaden nur als wahrscheinlich voraussehen konnte und vorausgesehen hat, wenn er in dem Bewufstsein und mit dem Vorbedacht handelte, wenigstens eventuell ein Opfer zu bringen, z. B. wenn er, bei dem Versuch sein Schiff abzubringen, Schäden der Maschine durch Überanstrengung riskiert. So Reichsger. Urt. vom 6. Dezember 1884 in Hans. VI Nr. 72 (Seuffert Bd. 40, 306), vgl. R.G.Entsch. Bd. 44 S. 139.

Eine blofse Unterlassung kann grofse Haverei nicht, wie Heck S. 106 ff. annimmt, begründen, vgl. Hans. II S. 223, § 706 Bem. V Nr. 1, § 635 Bem. Nr. 1.

7. Es mufs Errettung von Schiff **und** Ladung nicht etwa nur von Schiff **oder** Ladung bezweckt sein. Es mufs nicht blofs eine gemeinsame Gefahr vorliegen (oben Nr. 4),

---

13) Die Regel III in der Fassung der Beschlüsse von 1890 läfst die der englischen Praxis entsprechende frühere Beschränkung dieses Grundsatzes auf brennende Kollis — vgl. Text oben S. 471 — fallen, ist also auch bei loser Ladung anwendbar. Dieser Regel entsprechende gesetzliche Bestimmungen haben: Italien Art. 643 Nr. 7, Skandinavien § 190 Nr. 6. Auch der französische Entwurf von 1865 hatte denselben Grundsatz angenommen. Dafür auch Desjardins Nr. 994, Lyon-Caën Nr. 924, de Courcy I p. 270, Govare p. 83 ff., Molengraaf p. 278. Dagegen hat die Section II des Seerechtskongresses zu Genua (vgl. oben N. 3) bei ihrer Revision der *York and Antwerp Rules* einen Beschlufs im entgegengesetzten Sinn gefafst, a. a. O. S. 88.

sondern es mufs auch die gemeinsame Rettung bezweckt sein. Es liegt also nicht grofse Haverei vor, wenn der Schiffer das Schiff opfert, um die Ladung allein zu retten, z. B. wenn er, um der Gefahr des Sinkens zu entgehen, in einen feindlichen Hafen einläuft, wo das Schiff genommen werden mufs, die Ladung aber frei bleibt; wenn das Schiff bei Verfolgung von Seeräubern auf Untiefen geht und hier angebohrt wird, um die Ladung (die Wasser vertragen kann) zu retten, oder wenn in einem anderen Fall lediglich im Interesse der Ladung das Schiff zu diesem Zweck aufgebrochen oder durchlöchert wird. Ebensowenig liegt grofse Haverei vor, wenn umgekehrt die Ladung im Interesse des Schiffes geopfert wird, z. B. an Bord eines im Hafen befindlichen Schiffes, das mit Salpeter oder Salz geladen ist, Feuer ausbricht und nun das Schiff angebohrt und versenkt wird, um mit geringen Kosten wieder aufgewunden zu werden, während die Ladung verloren ist. Ein Antrag, in solchen Fällen wenigstens eine der grofsen Haverei analoge Verteilung anzuordnen, wurde bei der Hamburger Konferenz mit Stimmengleichheit abgelehnt. Man wollte die Erledigung dieser Fälle allgemeinen Rechtsgrundsätzen überlassen (Prot. S. 2636—2638, 2691, 4075 ff.). In diesen Fällen wird über die entstehenden Ansprüche verschieden zu entscheiden sein. Ist Ladung im Schiffsinteresse geopfert, so kommt es zunächst darauf an, ob dieses Opfer zur Abwendung der Gefahr notwendig und der dem Schiff drohende Schaden gegenüber dem Opfer an Ladung wirklich unverhältnismäfsig grofs ist. In diesem Fall ist nach § 904 B.G.B. die Handlung des Schiffers eine erlaubte, aber das Schiff (d. h. der Reeder mit dem Schiffsvermögen) hat den entstehenden Schaden gemäfs der §§ 606, 611 H.G.B. zu ersetzen. War hiernach das Opfer nicht zulässig, so haftet der Schiffer, der dazu nicht befugt war, und das Schiff (d. h. der Reeder mit dem Schiffsvermögen) auf das volle Interesse. Zu beachten ist aber, dafs die Ladung immer nur zu ersetzen ist, soweit dieselbe nicht schon infolge der gemeinsamen Gefahr (im obigen Beispiel infolge des Brandes) untergegangen war oder notwendig untergehen mufste[13a]). Ist das Schiff ganz oder teilweise im Interesse der Ladung geopfert, so liegt eine Handlung des Schiffers vor, welche über den Rahmen des § 535 H.G.B. hinausgeht, er erscheint als Geschäftsführer ohne Auftrag, kann aber die Ladungsinteressenten nicht persönlich verpflichten (§ 537 H.G.B.). Der Reeder erwirbt jedenfalls aus der Aufopferung seines Schiffes durch den Schiffer die Ansprüche eines Geschäftsführers ohne Auftrag gegen die Ladung. Ein solcher Anspruch ist gegeben, soweit das gebrachte Opfer wirklich in deren Interesse war (§ 683 B.G.B.). Ob der Schiffer solchenfalls gegenüber dem Reeder gefehlt hat, ist nach dem Einzelnfall zu beurteilen.

13a) Natürlich ist in beiden Fällen auch die Fracht der geopferten Ladung verloren.

Zu c. 8. Es mufs eigene Handlung oder Geheifs des Schiffers vorliegen. Diese Bestimmung ist wichtig, weil seiner subjektiven, pflichtmäfsigen Prüfung der Voraussetzungen nach dem oben Nr. 2, 4 Gesagten eine entscheidende Bedeutung beigelegt wird. Das Geheifs des Schiffers mufs daher namentlich auch in betreff der Kosten vorliegen, d. h. der Abschlufs eines Vertrags zum Zweck der Errettung mufs seitens des Schiffers erfolgt sein, obwohl die Fassung des Gesetzes (verb. „ingleichen die Kosten u. s. w.") dies nicht klar erkennen läfst, vgl. Prot. S. 2634 bei Nr. 3, S. 2689, 4077, 4078. Kosten, die ohne Vertrag erwachsen, z. B. Hülfs- und Bergelöhne, die nur auf Grund der Thatsache der Rettung gefordert werden, fallen nicht darunter, vgl. jedoch unten Nr. 9 B, ebensowenig Kosten für Mafsregeln, welche die Interessenten selbst oder Behörden beordert haben. Unter „Schiffer" ist auch dessen gesetzlicher Stellvertreter, wenn derselbe in seiner Abwesenheit ihn vertritt, oder ein Lotse, der das Kommando führt, zu verstehen, Prot. S. 4078, Bd. I S. 313, 314, 342. Dagegen soll die Bestimmung „gegen eigenmächtiges Einschreiten der Schiffsmannschaft u. dergl." gerichtet sein. Der prägnante Ausdruck „Geheifs" soll andeuten, dafs der Schiffer sich dessen bewufst sein müsse, „dafs er ein Opfer zur Rettung aus Gefahr bringe", es wurde daher abgelehnt, an dessen Stelle „Anordnung" zu setzen, Prot. S. 4078. Danach ist also namentlich eine generelle Anordnung und stillschweigendes Dulden nicht ausreichend. Das „Geheifs des Schiffers" vertritt die nach anderen Gesetzgebungen nötige vorherige Beschlufsfassung des Schiffsrates, Prot. S. 2685[13b]).

Zu d. 9. Das Opfer kann bei dem Vorhandensein der übrigen Voraussetzungen bestehen entweder:

A. in Schäden am Schiff oder an der Ladung oder beiden, worunter sowohl Beschädigungen, z. B. an der Maschine durch Überanstrengung, des Schiffsrumpfes bei freiwilliger Strandung, der Ladung bei Leichterung (§ 706 Nr. 2), wie partielle Verluste (z. B. im Fall des Seewurfes) zu verstehen sind. Es kommen zunächst die Schäden in Betracht, welche der Schiffer bei der Opferhandlung unmittelbar im Auge hatte, und beabsichtigte, wie z. B. der geworfene Mast, dann aber auch sekundäre Schäden (vgl. York und Antwerper Regel II), welche ohne den Hinzutritt neuer selbständiger Ursachen (nicht „rein zufällig") durch die Opferhandlung verursacht sind, sich als natürliche Folgen derselben im gewöhnlichen Lauf der Dinge ergeben (so Lowndes p. 36, Parsons I p. 366), z. B. Beschädigung des Schiffes durch den herabfallenden Mast, wenn dieser geworfen wird, vgl. § 706 Nr. 1, oder durch das Rollen der zum Zweck des Seewurfs gelösten Ladung, Schäden durch das Eindringen einer Sturzsee, wenn die Luken

---

13b) Rufsland (Art. 400) verlangt, der Schiffer solle bei dem Kappen von Masten u. s. w. selbst den ersten Hieb thun, wenn er dies kann.

zum Zweck der Leichterung oder Seewurfs geöffnet sind. Ebenso gehören hierher Verluste an Fracht der laufenden Reise, welche Folge der Schäden sind, Bem. Nr. 1 zu § 715. Dagegen nicht Schäden, die das Schiff nach Kappen der Masten in einem neuen Sturm erleidet, den es hätte bestehen können, falls es nicht in dem Havereifall die Masten verloren hätte, vgl. Prot. S. 2641 ff., 2683 f., 4079 [14]). Nicht hierher gehören Schäden, welche auf der Reise nach dem Nothafen oder im Nothafen eintreten, denn das Anlaufen eines Nothafens ist kein normaler Fall der grofsen Haverei, und es kommen in diesem Fall nur diejenigen Kosten und Schäden in grofse Haverei, welche das Gesetz besonders nennt, soweit nicht selbständige Fälle grofser Haverei vorliegen (vgl. § 706 Nr. 4) [15]). Auch gehört hierher nicht die Leichterung in den Fällen des § 706 Nr. 2. Die Schäden, welche die abgeleichterten Güter im Leichterschiff erlitten, fallen stets unter grofse Haverei, selbst wenn dieselben durch neuen Sturm oder sonst „rein zufällig" verursacht sind, weil durch die Leichterung die Güter besonderen Gefahren im Interesse des Ganzen absichtlich ausgesetzt wurden. Aus demselben Grunde ist Ladung, die auf das Deck gebracht wurde, um geworfen zu werden, hier aber noch vor dem Seewurf von Sturzseen über Bord gewaschen wird, stets in grofse Haverei zu bringen, dasselbe gilt von Masten und Schiffsteilen, die zum Zweck des Seewurfes bereits gelockert oder angeschnitten waren, dann aber von selbst über Bord gehen, vgl. Lyon-Caën Nr. 880.

B. in Kosten. An solchen können, abgesehen von Kosten in den Fällen der §§ 635, 706, namentlich in Betracht kommen: a. Extraausgaben für Schlepp-(Bugsier-)Löhne und Kohlen. b. Extralotsgelder. c. Auseisungskosten (Eisbrecher), Notreparatur auf offener See, vgl. Heck S. 214. d. Kosten, welche bei Rettung aus Seenot diese vorbereiten sollen und ohne Rücksicht auf den Erfolg verauslagt werden, wie z. B. Taucherkosten (Hans. II Nr. 72). e. Hülfs- oder Bergelöhne für Rettung aus Seenot, soweit die Hülfeleistung oder Bergung von dem Schiffer beordert war und gemeinsame Rettung von Schiff und Ladung betraf (§§ 740 ff.). Letztere Kosten haben das Eigentümliche, dafs die Personen, welche diese Löhne zu fordern berechtigt sind, sich auch direkt kraft ihres Pfandrechtes an die Ladung allein halten können, die dann ihrerseits Erstattung in grofser Haverei fordert [16]).

---

14) Heck, Grofse Haverei S. 112 ff., will alle sekundären Folgen, die dem Schiffer als möglich denkbar erscheinen, in Betracht ziehen. Dies ist viel zn vage. Englische Entscheidungen bringen Beschädigung der Ladung bei Gelegenheit der Ausbesserung von Schäden des Schiffs aus einem Akt der grofsen Haverei zur Umlage, s. Carver, sect. 378.

15) Dies verkennt die Motivierung des materiell richtigen von Ulrich, S. 8 citierten Hamburger Erkenntnisses vom 23. Februar 1871, H.G.Z. IV S. 223, vgl. dagegen H.G.Z. III Nr. 304, Hans. I Nr. 22, V Nr. 2, X Nr. 82, R.O.H.G. XIII S. 412.

16) Ebenso ist es dem Schiff gestattet, wenn dasselbe zahlt, laut Umlage von der Ladung zu zahlende Beiträge zu fordern, vgl. § 615 H.G.B,

Es werden ferner die gemeinsamen Hülfs- und Bergelöhne auch dann unter analoger Anwendung der Grundsätze grofser Haverei auf Schiff, Fracht und Ladung umgelegt, wenn die Hülfeleistung oder Bergung nicht von dem Schiffer beordert war, vgl. § 753 Urteil des Reichsger. vom 28. Oktober 1896, Jur. Wochenschrift 1896 S. 705 Nr. 9 (Bolze XXIII Nr. 542)[17]).

10. Schäden am Schiff oder Schiffsteilen und Kosten fallen aber selbst, wenn gemeinsame Gefahr vorliegt, dann nie unter grofse Haverei, wenn dieselben durch solche Mafsregeln verursacht sind, zu denen der Verfrachter ohne besonderes Entgelt nach dem Frachtvertrag verpflichtet war, weil sie auf den betreffenden Schiffsrouten unvermeidlich sind oder doch so häufig vorkommen, dafs die Frachten danach normiert werden, also „regelmäfsig" sind, oder weil sie besonders im Einzelfall nach den Umständen oder nach Abrede vom Verfrachter zu leisten sind (vgl. § 621, 706 Nr. 2 Abs. 3 und Bem. zu diesen Paragraphen).

Aufserordentliche Mafsregeln, die über die so begrenzten Pflichten aus dem Frachtvertrag hinausgehen, Prot. S. 2692, vgl. R.O.H.G. XXIII S. 344, Reichsger. Urt. vom 6. Dez. 1884 in Hans. VI Nr. 72 und Seuffert Bd. 40, 306, Hans. II Nr. 126 (Seuffert Bd. 38, 153), V Nr. 53 (Lowndes p. 148: *„adoption of some course of action, out of the common course, which the captain therefore was not bound to adopt")*, begründen dagegen grofse Haverei, wenn deren übrige Voraussetzungen vorliegen. Soweit der Eintritt von Gefahr nur alsbaldige Vornahme anstatt sonst zulässigen Abwartens (s. S. 264) bedingt, gilt dies nur in betreff der Mehrkosten, R.G. Seuffert Bd. 37, 330 (Hans. III Nr. 32). Es kommt auch die blofse Ausnutzung der gewöhnlichen Hülfskräfte des Schiffes, die keine Extrakosten oder Extraschäden erzeugt, nicht in Betracht, und es ist das Schiff stets verpflichtet, in erster Linie diese eigenen Hülfskräfte zu gebrauchen (Prot. S. 2658)[18]). Dagegen ist gleichgültig, ob die entstehenden be-

---

Burchard, Bergung und Hülfeleistung S. 192. R.G. Seuffert Bd. 37, 330 (Hans. III Nr. 32) nimmt dagegen an, dafs dann ein besonderer Anspruch „aus der Geschäftsführung" vorliege, was mit der späteren im Text citierten Entscheidung nicht vereinbar ist.

17) Liegt eine einheitliche Operation zur Rettung von Schiff und Ladung vor, so ist Verteilung in grofser Haverei gestattet, wenn auch einzelne Akte unmittelbar nur die Ladung betreffen, z. B. deren Herausnahme aus dem Schiff und vorläufige Verwahrung, zumal wenn durch diese Leichterung gleichzeitig die Abbringung des Schiffes erleichtert wird. — Wird durch Urteil der Berge- oder Hülfslohn auf Klage der Retter, besonders für das Schiff und besonders für die Ladung festgesetzt, so ist eine Dispachierung nicht mehr erforderlich.

18) Beispiele grofser Haverei H.G.Z. IV Nr. 146: Schlepplöhne und Extralotsgeld für Einschleppen in den Bestimmungshafen, weil die Seezeichen fehlen; H.G.Z. IV Nr. 30 und Hans. IV Nr. 64: Schlepplöhne für Einschleppen in den Bestimmungshafen, weil Strandungsgefahr vorhanden; H.G.Z. V Nr. 152: desgl. bei Brandgefahr; Hans. IX Nr. 8, 84 und Seuffert

sonderen Aufwendungen ihrer Natur oder Höhe nach gewöhnliche oder ungewöhnliche sind, wie z. B. unter den Nothafenkosten auch Ausgaben gewöhnlicher Natur, Hafengelder, Heuer u. s. w. vorkommen (vgl. Prot. S. 2691). Die Liquidation solcher ist nur da ausgeschlossen, wo darauf abzielende Specialvorschriften vorhanden sind, wie im Fall § 706 Nr. 3 (s. Bem. dazu)[19]).

Eine besondere Entscheidung enthält das Gesetz (§ 707 Nr. 3) in betreff der Schäden durch Prangen. Auf das letztere bezieht sich auch die Regel VI der *York and Antwerp Rules.* Diese Vorschriften sind nicht, wie Lewis II S. 71 und Meier, Centralorgan, N. F., VI S. 467 ff. wollen (vgl. Bem. 2 zu § 707), auf Überanstrengung der Maschine von Dampfern auszudehnen (oben cit. Urteil des Reichsger. vom 6. Dez. 1884). Auf diese bezieht sich aber Regel VII der *York and Antwerp Rules*, welche Schaden an der Maschine durch Abbringung eines an Grund geratenen und dadurch gefährdeten Schiffes stets in grofse Haverei bringt. Daraus ist indessen nicht zu schliefsen, dafs jeder Frachtvertrag, der diese Regeln zu Grunde legt, die regelmäfsige Abbringung in Stromengen als kontraktliche Leistungspflicht ausschliefst (vgl. N. 18), es soll nur der Schaden an der Maschine stets umgelegt werden, wenn die Abbringung nicht Leistungspflicht war, und auch nur dann, wenn wirkliche Gefahr vorhanden war, nicht wenn man nur Leichterkosten, die sonst das Schiff zu tragen hätte, sparen wollte (vgl. Report der Liverpooler Konferenz S. 168).

Schäden, die zum Zweck gemeinsamer Rettung der Ladung zugefügt werden (z. B. durch Seewurf), sind stets umzulegen. Waren dieselben durch eine Mafsregel vermeidlich, zu welcher der Verfrachter kontraktlich verpflichtet war, so liegt ein Fall des § 702 vor, so wenn Verfrachter kontraktlich

---

Bd. 44, 40: desgl. für Einschleppen in den Nothafen bei nicht blofs drohender, sondern unmittelbarer Gefahr; Hans. XII Nr. 74, XXI Nr. 117: Leichterlohn und Abschleppen eines auf den Grund geratenen Schiffes in der Elbe bei Eisgefahr. — Interessant ist der in den Urteilen Hans. V Nr. 93 (O.L.G. Hamburg Urteil vom 23. Juni 1884, vgl. Urteil vom 24. März 1884, ebenda Nr. 53) und Hans. VI Nr. 72, auch Seuffert Bd. 40, 306 (Reichsgericht Urt. vom 6. Dez. 1884) behandelte Fall: Ein den Mississippi regelmäfsig befahrender Dampfer bleibt auf einer Sandbank im Flufs sitzen, bringt sich mit eigener Kraft ab, aber nur durch Überanstrengung der Maschine zu einer Zeit, als schon das Wasserrohr, das jene speist, mit Sand verstopft war, so dafs das Weiterarbeiten die Maschine erheblich schädigen mufste. Schaden an der Maschine und Extrakohlen gehören zur grofsen Haverei, denn zwar gehört eine in Stromengen regelmäfsig vorkommende Abbringung an Grund geratener Dampfer ohne fremde Hülfskraft zur kontraktlichen Leistungspflicht, aber die durch Verstopfung des Rohres geschaffene Situation war eine besondere und daher auch die danach getroffene Mafsregel, vgl. Lowndes p. 119.

19) Heck, Grofse Haverei S. 130, 154 ff., will alle aufserordentlichen Kosten und Schäden, die bei Abschlufs des Frachtvertrages nicht voraussehbar waren, in grofse Haverei bringen, seine Ausführungen ergeben aber, dafs ihm der Unterschied zwischen aufserordentlichen Mafsregeln und aufserordentlichen Kosten nicht klar geworden ist. Vgl. N. 3 zu 621.

das Schiff über seichte Stellen in Stromengen durch Schlepper oder Ableichterung zu bringen hatte, statt dessen aber der Schiffer, die nötigen Vorkehrungen dazu versäumend, zum Seewurf schreitet.

Fällt eine Mafsregel, deren Vornahme zur Bezahlung von Hülfslohn für Rettung von Schiff und Ladung aus Seenot geführt hat, nach obigem unter die kontraktliche Leistungspflicht des Verfrachters, hat sie Verfrachter allein zu tragen. Im übrigen kann hier schiffsseitiges Verschulden im Sinn des § 702 nicht durch Unterlassung von Vorkehrungen zu so aufserordentlicher Rettung begründet werden, sondern nur durch besonderes Verschulden, welches den Eintritt der Gefahr veranlafste, vgl. cit. Urt. des R.G. vom 1. April 1882. Dasselbe gilt von anderen Kosten, welche zur Vorbereitung der gemeinsamen Rettung nach Beendigung des Frachtvertrages, also z. B. wenn Schiff und Ladung gesunken sind, aufgewandt werden. Kosten zum Zweck des Weitertransportes der Ladung an den Bestimmungsort nach Verlust des Schiffes sind stets für die Ladung allein aufgewandt, wenn der Verfrachter, wie nach unserem Recht, nur Distanzfracht erhält (§ 630), dagegen für das Schiff, wenn, wie nach englischem Recht, der Verfrachter durch den Weitertransport seine Fracht verdient und verdienen will (Aspinall VII, p. 445, Urt. des *House of Lords* vom 20. März 1894). So lange er letzteres nicht erklärt hat, kann er mit diesen Kosten die Ladung belasten[20]).

---

20) In betreff der allgemeinen Voraussetzungen grofser Haverei finden sich in den fremden Rechten, abgesehen von der Behandlung von Schäden aus Schiffskollisionen (s. hierüber Tit. II), namentlich folgende Abweichungen:

a. Einige Rechte verlangen Erfolg als Voraussetzung (Rettung durch das Opfer), hierüber s. N. 5 zu § 703.

b. Eine Anzahl fremder Rechte stellen als weitere Voraussetzung der grofsen Haverei auf, dafs die Gefahr eine rein zufällige, von keinem Beteiligten verschuldete sein dürfe (also weder schiffsseitig, noch seitens der Ladung, welches letztere z. B. bei Selbstentzündung, Explosionen vorkommen kann), oder doch nicht von der Schiffsbesatzung beziehentlich durch Seeuntüchtigkeit des Schiffes verschuldet sein müsse. Ersteren Standpunkt nimmt ohne ausreichende gesetzliche Grundlage die französische Praxis ein, vgl. dagegen Lyon-Caën Nr. 894. Letzteren Standpunkt nehmen namentlich die Gesetze von Italien (Art. 643), Rumänien, Holland (Art. 700), Belgien (Art. 103), Argentinien (Art. 1518), Brasilien (Art. 765) ein. Nach diesen Rechten geht also der Interessent, dessen Gut geopfert ist, leer aus, soweit der Schuldige nicht solvent ist. In England gilt (vgl. Lowndes p. 28. 34 N. g, Carver, sect. 373 ff.) dagegen dasselbe wie bei uns (vgl. § 702), ebenso nach ausdrücklicher Vorschrift in Finnland (Art. 135), Skandinavien (§ 191), ein Gleiches ist anzunehmen, wo die Gesetze schweigen.

c. Einige Gesetze machen dem Schiffer zur Pflicht, sich vor einer Aufwendung oder einem Opfer, welches in grofse Haverei zu bringen wäre, mit den Schiffsoffizieren Rat zu halten und darüber ein Protokoll aufzunehmen oder in das Schiffsjournal einen Vermerk einzutragen. So Frankreich (Art. 410 in betreff des Seewurfes), Holland (Art. 699 Nr. 23 in betreff von Kosten), Spanien (Art. 813 und 814 in allen Fällen), Argentinien (Art. 1316 in allen Fällen), Finnland (Art. 139 in allen Fällen, wenn dazu Zeit war). In Frankreich wird aber angenommen, dafs die Unterlassung

§ 701.

Alle nicht zur grofsen Haverei gehörigen, durch einen Unfall verursachten Schäden und Kosten, soweit die letzteren nicht unter den § 621 fallen, sind besondere Haverei.

Die besondere Haverei wird von den Eigenthümern des Schiffes und der Ladung, von jedem für sich allein, getragen.

1. Vgl. Bem. Nr. 1 und Nr. 7 zu § 700. „Unfall" bedeutet hier nur ein zufälliges, schadenbringendes, ungewöhnliches Ereignis; vgl. Bem. Nr. 3 zu § 617, Prot. S. 4081, 4082[1]).

---

dieser Form den sonst begründeten Havereiakt nicht unwirksam macht, Lyon-Caën Nr. 892, dasselbe wird nach den übrigen Gesetzen anzunehmen sein. Spanien (Art. 813) fordert auch Befragung der auf dem Schiff anwesenden Ladungsinteressenten, die anderenfalls nicht beitragspflichtig sind, Italien (Art. 657) fordert nur die Aufnahme eines besonderen Protokolles, welches der Verklarung beizufügen ist. Eine Eintragung in das Schiffstagebuch wird der Schiffer auch nach § 519 unseres Gesetzes vorzunehmen haben.

d. Einige Rechte fordern nicht notwendig eine imminente Gefahr, es genügt in allen Fällen eine drohende Gefahr, so in Skandinavien (Art. 187), ähnlich die französische Doktrin, vgl. Lyon-Caën Nr. 882. Auch Lowndes p. 39 polemisiert gegen das Erfordernis der Imminenz. Er verlangt nur, dafs die Gefahr *„real"*, *„substantial"* sein müsse, also doch „gegenwärtig". Im Urteil des *court of appeal* Aspin. VII p. 557 ist von imminenter Gefahr die Rede, auch Carver, sect. 368 und Desty § 290 fordern eine solche, ebenso ausdrücklich Argentinien (Art. 1089), Chile (Art. 1809). Die *York and Antwerp Rules* fordern ebenfalls, abgesehen von dem Fall des Aufsuchens eines Nothafens (Regel X), nicht blofs eine drohende, sondern eine gegenwärtige Gefahr (Regel II, V, VI, VII, IX), vgl. Report der Liverpooler Konferenz p. 168.

e. Das anglo-amerikanische Recht behandelt die Kosten insofern abweichend, als es zwar deren Dispachierung zuläfst, aber auch aufserhalb der Dispache einen aliquoten und unbeschränkten Anspruch gegen alle diejenigen Beteiligten giebt, in deren Interesse die Kosten schiffsseitig verauslagt wurden, d. h. deren Werte damals noch vorhanden waren, gleichgültig ob und wie weit das Eigentum derselben wirklich gerettet wurde. Das Schiff kann also auch, wenn die geretteten Werte zur Befriedigung nicht ausreichen, von den Ladungsinteressenten persönlich die hiernach auf dieselben fallende Quote fordern, vgl. Maclachlan p. 722/723, Desty § 297. Dadurch wird zwischen Schäden und Kosten ein wesentlicher Unterschied begründet, vgl. Text Nr. 2 a. E. Die York und Antwerper Regel XVII läfst einen solchen Anspruch nicht zu, der Versuch auf der Konferenz in Liverpool (1890), einen solchen in die Regeln hineinzubringen, mifslang auf Widerspruch von deutscher Seite, vgl. Report dieser Konferenz p. 110 ff.

f. Die englische Praxis fordert in betreff der Kosten ferner, dafs nicht nur die verursachende Mafsregel eine aufserordentliche sein mufs, sondern auch, dafs die Kosten selbst ihrer Natur nach aufserordentliche sein müssen, so dafs namentlich Heuer der Besatzung nie in grofser Haverei liquidiert werden darf, vgl. Maclachlan S. 714 ff. Jedoch hat ein neueres Urteil des *court of appeal* im Fall *„the Bona"* vom 1. Februar 1895 (Aspin. VII p. 557) Liquidation von Extrakohlen bei aufserordentlicher Anstrengung der Maschine in Abbringung des Schiffes zugelassen. Über verschiedene Behandlung der Nothafenkosten s. N. 18 zu § 706.

1) Der preufsische Entwurf Art. 586 bezeichnet als „partikulare Haverei", „alle Schäden, welche, ohne zur grofsen Haverei zu gehören, das Schiff oder die Ladung während einer Reise treffen". Bei Beratung dieser Artikel in erster Lesung (Prot. S. 2778 ff.) wurde moniert, dafs alle durch

2. Die „besondere Haverei" hat ihre Bedeutung auf dem Gebiet der Seeversicherung (vgl. N. 1), auch für das Verhältnis des Ausrüsters zum Schiffseigentümer (vgl. Bd. I S. 302), ferner für den Begriff der „Havereigelder", worunter solche zu verstehen, die zur Deckung grofser oder besonderer Haverei vorgeschossen sind, vgl. Prot. S. 4135 und §§ 493, 779, 826, 840, 857, 880; vgl. aber auch §§ 690, 704, 705. Definiert wird dieselbe hier nur allgemein, es werden aber in § 707 noch einige Einzelentscheidungen gegeben. Gegensätze der „besonderen Haverei" sind also: a. die Unkosten der Seefahrt, welche Verfrachter nach dem Frachtvertrag allein zu tragen hat (§ 621, vgl. Bem. Nr. 10 zu § 700), b. die grofse Haverei, worunter auch die in § 635 erwähnten Kosten des Aufenthalts zn rechnen sind, c. Schäden durch gewöhnliche Abnutzung, inneren Verderb und aus eigenem Verschulden. Unter „besondere Haverei" fallen auch Schäden und Kosten, die das Schiff durch einen Unfall treffen, der sich ereignet, während dasselbe sich nach Beendigung der einen und vor Antritt der andern Reise im Hafen befindet, Prot. S. 4136.

3. Zu den Kosten, welche die Ladung allein zu tragen hat, gehört auch der durch deren besondere Bergung entstehende Bergelohn. Derselbe wird also nicht, wie dies in den skandinavischen Gesetzen (§ 218) vorgeschrieben, auf Ladung und Fracht verteilt, vgl. Bem. Nr. 3 zu § 630. Werden durch einen Unfall verursachte Kosten (aufserhalb der Fälle grofser Haverei und des § 621) in gemeinsamem Interesse von Schiff und Ladung (vgl. z. B. § 707 Nr. 2) oder in gemeinsamem Interesse von ver-

---

ordnungsmäfsigen Gebrauch (*Slitage*) oder inneren Verderb entstehenden Schäden nicht darunter fallen. Um dies auszudrücken, wurden die Worte „durch einen Unfall verursachten" eingeschoben. Ferner seien auch Kosten, welche durch einen solchen verursacht werden, soweit dieselben nicht nach früherem Beschlufs von dem Verfrachter allein zu tragen, darunter zu bringen. Unter dem „Unfall" ist jedes von aufsen wirkende, ungewöhnliche, nicht von dem betroffenen Interessenten selbst oder seinem Landvertreter verschuldete, somit ihm gegenüber zufällige schadenbringende Ereignis zu verstehen. Dafs dasselbe von anderer Seite, wie z. B. der Schiffsbesatzung oder dritten Personen (z. B. Schiffskollision durch Verschulden eines anderen Schiffes) verschuldet ist und dadurch Grund zu einem Regrefs (ersterenfalls auch gegen das Schiffsvermögen) gegeben sein kann, steht nicht entgegen (Prot. S. 4083). Abs. 2 spricht nur aus, dafs solche Ereignisse im Verhältnis zu den übrigen Reiseinteressenten von jedem betroffenen Interessenten zunächst selbst zu tragen, nicht umlagefähig seien, womit also namentlich die Verteilung der Schäden aus Schiffskollisionen in grofser Haverei abgelehnt wird. Nach dem Recht der Versicherung kann dann, soweit es sich um Gefahren handelt, die darunter fallen, der Interessent sich an den Versicherer halten und diesem den Regrefs überlassen. In diesem Sinn wird der Begriff des „Unfalles" und der „besonderen Haverei" im Versicherungsrecht gebraucht, vgl. §§ 804, 820 Nr. 7, 821 Nr. 4, 845, 882 Nr. 3. Ebenso befassen auch fremde Rechte unter dem Ausdruck „besondere Haverei" Unfälle, die von der Besatzung verschuldet sind, so z. B. Frankreich Art. 405, (welches übrigens in Art. 403 auch Schaden durch inneren Verderb der Ware unter *hav. partic.* bringt), Holland Art. 707, Finnland Art. 136, Italien Art. 646, vgl. auch Pöhls, Seerecht II S. 621, Schroeder, Endemann IV S. 260, 261.

schiedenen Ladungsbeteiligten (z. B. Kosten für das Trocknen nafsgewordener Ladung) aufgewandt, so geschieht die Verteilung nicht nach Verhältnis der beteiligten Werte, sondern nach Verhältnis der geschützten Interessen, die für gleiche Werte höchst verschieden sein können.

§ 702.

Die Anwendung der Vorschriften über die grofse Haverei wird dadurch nicht ausgeschlossen, dafs die Gefahr in Folge des Verschuldens eines Dritten oder auch eines Betheiligten herbeigeführt ist.

Der Betheiligte, welchem ein solches Verschulden zur Last fällt, kann jedoch nicht allein wegen des ihm entstandenen Schadens keine Vergütung fordern, sondern ist auch den Beitragspflichtigen für den Verlust verantwortlich, den sie dadurch erleiden, dafs der Schaden als grofse Haverei zur Vertheilung kommt.

Ist die Gefahr durch eine Person der Schiffsbesatzung verschuldet, so trägt die Folgen dieses Verschuldens auch der Rheder nach Mafsgabe der §§ 485, 486.

1. Vgl. wegen der fremden Rechte N. 20 b zu § 700.

2. Beteiligt im Sinne des Gesetzes sind einerseits der Reeder und seine Gehülfen auf dem Lande, sowie die Schiffsbesatzung, andererseits der Ladungsinteressent (Befrachter oder Ablader). Ein Verschulden des Reeders beziehentlich seiner Gehülfen auf dem Lande (für welche der Reeder haftet) liegt namentlich dann vor, wenn bei Antritt der Reise das Schiff nicht seetüchtig für diese Reise war und eine Exkulpation gemäfs § 559 Abs. 2 nicht gelingt, vgl. R.O.H.G.Entsch. XXV S. 144, Prot. S. 2686 und oben S. 477, 478, vgl. ferner unten S. 514, 515, Verschulden der Ladungsinteressenten können namentlich durch Verletzung der Pflichten aus § 563 begründet sein. Verschulden des Schiffers oder der Seeleute vgl. §§ 485, 511 ff., 734 ff., Hans. XVIII Nr. 37. Ersteres liegt auch dann vor, wenn durch schuldhaft mangelnde Ausrüstung, Bemannung, Verproviantierung die Gefahr entstand, wegen deren das Schiff einen Nothafen anlaufen mufs[1]).

3. Es ist die Ansicht zurückzuweisen, dafs der Umfang der Rechte und Pflichten des Reeders aus § 702 von dem Umfang seiner Pflichten aus dem Frachtvertrag abhängig ist. Haftet er nach dem letzteren für übernommenes Frachtgut auch dann, wenn der Verlust durch zufällige Ereignisse eintrat (wie z. B. nach Vorschrift des Art. 607 des alten H.G.B. und Art. 230 des *Code de Commerce,* wonach er sich nur durch den Beweis höherer Gewalt befreit), so tritt

1) In diesem Fall nimmt Skandinavien (§ 190 Nr. 7) ausnahmsweise überhaupt nicht Havarie grosse an. — O.L.G. Hamburg (Hans. VII Nr. 39) verneint das Vorhandensein einer solchen (vgl. § 834 Nr. 1, 2), wenn bei schiffsseitigem Verschulden lediglich schiffsseitig Opfer gebracht sind, z. B. Rettungskosten. Dies widerspricht meines Ermessens der Vorschrift.

dieselbe Steigerung der Haftung hier nicht ein[2]). Haftet er umgekehrt infolge Klausel nicht für Verschulden des Schiffers oder der Seeleute oder auf Grund eines ausländischen Gesetzes nicht für bestimmte Gefahren (wie z. B. nach *s. 503 Merch. shipp. act* 1894 nicht für Feuer an Bord), so bleiben trotzdem Abs. 2 und 3 des § 702 in betreff einer Haverei, deren Ursache die Besatzung verschuldet hat oder auf jene Gefahren zurückzuführen ist, anwendbar. In solchen Fällen gilt die Regel des Frachtvertrags nur in betreff der Pflichten aus der Übernahme des Frachtgutes (Receptum). Haftet Verfrachter danach für Zufall, so kann sich dies nicht beziehen auf aufserordentliche Kosten und Schäden, welche die Fracht nicht deckt und nicht decken soll und die daher umzulegen sind. Die Negligenzklausel hebt andererseits nicht die Transportpflicht und die Pflicht, für Rettung zu sorgen, auf, sie entbindet nur von der Haftung für Verluste an der Ladung, welche dabei infolge eines Verschuldens der Besatzung entstehen. Wird also zur Abwendung einer schiffsseitig verschuldeten Gefahr Ladung geopfert, so mag demgemäfs die Klausel Ansprüche auf Ersatz des Opfers, die über einen Beitrag in grofser Haverei hinausgehen, abschneiden, aber andererseits kann das Schiff wegen eigener Opfer oder Kosten, die zur Abwendung einer solchen Gefahr aufgewandt werden, keine Ansprüche gegen die Ladung erheben, die nicht schon ohne die Klausel begründet waren[3]). Dasselbe gilt bei gesetzlichen Beschränkungen der Haftung für die Ladung.

---

2) Anders entscheidet das Reichsgericht in dem Urteil vom 19. Jan. 1888 (Bolze VI, Nr. 532/533). Die Ruderkette eines Dampfers brach ohne erkennbare Schuld, also infolge eines Zufalles. Schiff und Ladung gerieten in Gefahr. Umlegung der Rettungskosten auf die Ladung wurde abgelehnt, weil zwar Zufall, nicht aber höhere Gewalt vorliege. Mit Recht hebt dagegen das Reichsoberhandelsgericht Entsch. Bd. VIII S. 294 hervor, dafs die Regelung der Seeschäden in grofser Haverei nicht auf dem Frachtvertrag, sondern auf der zwischen Schiff und Ladung bestehenden Gemeinschaft beruhe, vgl. Bem. Nr. 2 zu § 700.

3) Es haftet also z. B. wegen der Negligenzklausel das Schiff allerdings nicht für vollen Verlust an der Ladung durch Seewurf, wenn die Gefahr durch fehlerhafte Navigation veranlafst war. Das Schiff kann aber trotz dieser Klausel die Umlage aufserordentlicher Kosten (z. B. Abbringungs-, Rettungs- und Nothafenkosten) in solchem Fall nicht verlangen. — Englische Entscheidungen (namentlich The Carron Park, vgl. Abbott p. 648 und neueres Urt. des *court of appeal* vom 18. Juli 1900, Aspin. IX p. 122 ff.) wollen dagegen dem Reeder wegen der Klausel solche Ansprüche an die Ladung gestatten. Ebenso einige Entscheidungen französischer Gerichte, gegen welche Lyon-Caën Nr. 895 sich lebhaft wendet (vgl. auch Urteil des Handelsgerichts zu Antwerpen von 1895, *Revue intern. d. Droit mar.* Bd. 11 S. 123). Diese Entscheidungen hängen mit der unrichtigen Vorstellung zusammen, dafs die Verteilung in grofser Haverei überhaupt auf die Fälle beschränkt sei, in denen die Gefahr die Folge von zufälligen (nicht verschuldeten) Ereignissen sei, denen man dann die Fälle einer Entstehung aus schuldhaften Handlungen, die laut Klausel nicht zu vertreten sind, gleich stellt, vgl. N. 20b zu § 700. Letzteres ist auch von diesem Standpunkt aus verkehrt, da die schuldhafte Handlung durch die Klausel nicht überhaupt dem Zufall gleichgestellt wird, sondern nur soweit es sich um die Haftung für das Frachtgut handelt. Man giebt also den Klauseln mit Unrecht eine unnatür-

§ 703.

Die Havereivertheilung tritt nur ein, wenn sowohl das Schiff als auch die Ladung und zwar jeder dieser Gegenstände entweder ganz oder theilweise wirklich gerettet worden ist.

1. Es ist anzunehmen, dafs der § 703 nicht Rettung **durch** das Opfer, sondern nur Rettung **nach** dem Opfer verlangt (vgl. Bem. Nr. 2 zu § 700)[1]). Allerdings sagen die Motive zum Art. 552 des preufs. Entwurfes, „dafs keine Verteilung der Haverei stattfindet, wenn das gebrachte Opfer keinen Erfolg gehabt habe". Aber schon der Zusatz: „darin sind die Gesetzgebungen und die Rechtslehrer einig", macht es fraglich, ob man wirklich ganz allgemein den Grundsatz Rettung durch das Opfer sanktionieren wollte. In der Hamburger Konferenz stellte der Referent in I. Lesung (Prot. S. 2634) als Erfordernis auf „einen günstigen Erfolg, indem die Rettung ganz oder zum Teil gelinge", man kam aber doch einer von einem Mitglied (Prot. S. 2638) gegebenen Anregung, „die Redaktions-Kommission möge erwägen, ob es nicht angemessen sei, auszudrücken, dafs die Rettung eine Folge des gebrachten Opfers sein müsse", nicht nach, und in zweiter Lesung (Prot. S. 4080) wurde der Antrag, auszudrücken, dafs Verteilung eintrete, wenn „das Schiff oder die Ladung ganz oder teilweise" „durch die angeordneten Mafsregeln" gerettet sein müsse, mit Mehrheit abgelehnt, nicht nur wegen der Änderung des „und" in „oder" (vgl. unten Nr. 2), sondern namentlich auch, weil es „noch weit bedenklicher" sei, den Zusatz „durch die u. s. w." aufzunehmen, da es ungerecht sei, einem Beteiligten, der in gemeinsamer Gefahr zu einem Opfer gezwungen werde, „Vergütung zu versagen, weil es sich nachträglich ergeben habe, dafs die Rettung auch ohne das Opfer er-

---

liche Tragweite. — So hat denn auch der *Supreme Court of the United States* (1898) in dem Fall „*The Irawaddy*" dahin entschieden, dafs die Haftungsbeschränkung aus sect. 3 der *Harter-Act* dem Schiff nicht das Recht gebe, seinerseits die Umlegung von Kosten, die durch Schuld der Besatzung nötig geworden waren, zu fordern (siehe 171 *United States* 187). Carver (sect. 373b ff.) stimmt dieser Entscheidung bei und polemisiert gegen die englischen Urteile. Der Versuch, in die York-Antwerpener Regeln einen, denselben entsprechenden Zusatz hineinzubringen, ist auf der Konferenz zu Liverpool (1890) mifslungen, Report der Liverpooler Konferenz (1890) p. 212 ff.

1) So auch Heck, Grofse Haverei S. 191; Ehrenberg, Beschränkte Haftung S. 79; Ulrich S. 12; Seeliger, Der Erfolg als Voraussetzung der grofsen Haverei, Inaugural-Dissertation 1894 S. 64. Dagegen wurde es in den Verhandlungen des 23. deutschen Jur.-Tages Bd. II S. 287 ff. bei Erörterung der Frage: „Soll der Erfolg als gesetzliche Voraussetzung der gemeinschaftlichen Haverei beibehalten werden", mindestens von dem Referenten Pappenheim als zweifelhaft behandelt, ob unser Gesetz nicht doch auf dem Boden der reinen Erfolgstheorie stehe. Ob diese letztere schon dem römischen Recht entstammt oder sich später entwickelt hat, ist streitig. Es kann hier auf diese historische Frage nicht eingegangen werden, siehe darüber Heck S. 595, Seeliger S. 7 ff.

folgt sein würde". Dafs letzteres der wahre Standpunkt der Konferenz ist, ergiebt sich auch daraus, dafs bei anderer Gelegenheit betont wurde, es sei ausreichend, wenn nur der Schiffer bei pflichtmäfser Prüfung das Vorhandensein wirklicher Gefahr angenommen habe (Prot. S. 4077), da bei einem Irrtum des Schiffers über das Vorhandensein der Gefahr von einer Rettung durch das Opfer überhaupt nicht die Rede sein kann. Wie Bem. Nr. 4 zu § 700 gezeigt, steht unsere Rechtsprechung auf demselben subjektiven Standpunkt, und damit ist auch von dieser die Erfolgstheorie abgelehnt, obwohl hierüber direkte Entscheidungen nicht vorliegen. Fälle einer Rettung, die nicht eine Folge des Opfers waren, s. Heck, Grofse Haverei, S. 175.

2. Der Paragraph verlangt aber, dafs sowohl Schiff wie Ladung wenigstens teilweise gerettet sein müssen, es lehnt also Havereiverteilung ab: a. wenn nur das Schiff gerettet wird, ebenso b. wenn nur Ladung gerettet wird. — Wenn nur das Schiff gerettet wird, so ist eine Verteilung in grofser Haverei in der That nicht möglich, da durch Untergang der Ladung auch die Fracht total verloren geht. Dagegen ist in solchem Fall eine analoge Verteilung von Opfern der Ladung über Schiff und Ladung allein möglich, wenn man (vgl. § 718 Nr. 2) die letztere mit dem Wert der aufgeopferten Güter beitragen läfst[2]).

Die Rechtskonsequenz könnte auch in diesem Fall nur zu einer nach Analogie der Havereiregeln zu bestimmenden anteilweisen Belastung des Schiffes führen[3]), wenn an sich die Opferhandlung des Schiffers eine pflichtmäfsige war (vgl. N. 2). Denn dieselbe war dann an sich zulässig und im Interesse von Schiff und Ladung geschehen. Wie die Ausführungen Prot. S. 2637, 2638, 2654, 2656, 2692, 4080 zeigen, hat man in der Hamburger Konferenz aber daran festgehalten, dafs der Zweck des Opfers insoweit erreicht sein müsse, dafs Schiff und Ladung gerettet würden (Prot. S. 2637). Man wollte (Prot. S. 2638) äufserstenfalls nur für einzelne Fälle Ausnahmen gestatten, die später aber

2) Sind also z. B. Güter im Werte von 100 000 Mark geworfen, ist die Restladung aber durch Eindringen von Seewasser oder Sturzseen zu Grunde gegangen, das Schiff dagegen mit 200 000 Mark Wert gerettet, so würde bei solcher Verteilung das Schiff an die Ladung zwei Drittel des Opfers zu erstatten haben. Handelt es sich nicht um Opfer der Ladung, sondern um schiffsseitige Schäden oder Unkosten, so ist, wenn nur das Schiff erhalten bleibt, natürlich überhaupt keine Verteilung möglich.

3) Eine Geschäftsführung ohne Auftrag liegt nicht vor, da der Schiffer als solcher innerhalb seiner Pflicht handelt, vgl. Ehrenberg a. a. O. S. 87. Unmittelbar schafft er durch dies Handeln nur Ausgleichungsansprüche in grofser Haverei. Wollte man ferner die Grundsätze der *neg. gestio* anwenden, so könnte man eine Verteilung nur nach Mafsgabe der zur Zeit des Opfers vorhandenen nicht der geretteten Werte eintreten lassen (vgl. N. 20e zu § 700), das würde aber eine ungesunde Ungleichheit der Behandlung ähnlicher Fälle zur Folge haben. Unter die Regel des Textes fallen auch die ersten Opfer, wenn nach und nach immer mehr von der Ladung geworfen und schliefslich der Rest, so dafs nur der Ballast übrig bleibt, vgl. Prot. S. 2636.

nicht formuliert sind. Auch hat man die Frage nicht, wie bei dem von vornherein nur die Rettung von Schiff oder Ladung bezweckenden Opfer (vgl. Bem. Nr. 7 zu § 700), „allgemeinen Rechtsgrundsätzen“ überlassen wollen. Dennoch wird anzunehmen sein, dafs der subsidiäre Rechtsanspruch aus grundloser Bereicherung stets zulässig ist. Dieser setzt aber wirklichen ursächlichen Zusammenhang zwischen Opfer und Rettung voraus, sowie objektive Notwendigkeit des Opfers. Liegen beide vor, so ist das gerettete Schiff mit dem Ladungsopfer anteilweise nach Analogie der grofsen Haverei zu belasten, weil soweit eine Bereicherung als vorhanden anzunehmen ist (§ 812 B.G.B.). Dieser Anspruch ist an sich kein dinglicher Pfandanspruch, richtet sich aber auch gegen die Schiffsgläubiger, die durch die bewirkte Rettung Befriedigung erlangen.

3. Wird nur Ladung gerettet, so wäre eine Verteilung in grofser Haverei möglich, wenn schiffsseitige Opfer aufgewendet sind[4]). Sind nur Teile der Ladung geopfert, so wäre eine Ausgleichung der verschiedenen Interessenten der Ladung unter einander und mit dem Frachtinteresse nach Analogie der grofsen Haverei möglich. In allen diesen Fällen ist aber jede Analogie der grofsen Haverei abzulehnen. Denn der Gesetzgeber geht entsprechend einer schon im römischen Recht (vgl. *l. 4 pr. l. 5 pr. de lege Rhodia 14, 2*) sich findenden, aus den mittelalterlichen Gesetzen in den französchen *Code de commerce* (vgl. N. 5) übergegangenen, auch der wahren Sachlage entsprechenden Anschauung davon aus, dafs, falls in derselben Gefahr das Schiff untergeht, die geopferten Schiffs- oder Ladungsteile und deren Eigentümer nicht geschädigt sind, weil sie in betreff der Möglichkeit einer Rettung nicht schlechter gestellt sind, als die übrigen, die durch den Untergang des Schiffes schutzlos werden und nur als Trümmer oder Strandgut der Bergung preisgegeben sind (vgl. Prot. S. 4080). — Blofse Unkosten, die im gemeinsamen Interesse zur Rettung vor dem Untergang des Schiffes pflichtgemäfs aufgewandt wurden, sind dagegen stets ein Opfer im Interesse des Ganzen, wenn auch das Schiff nachher untergeht. Werden dieselben nicht zum Teil erstattet, so verliert der Reeder nicht blofs sein Schiff, sondern auch die Kosten, während die Ladungsinteressenten ihre Ladung retten, häufig auch mit Hülfe jener Kosten, z. B. es wird das festsitzende Schiff geleichtert, um loszukommen und die geleichterte Ladung in Sicherheit gebracht, das Schiff geht aber trotz der Leichterung mit dem Rest der Ladung unter. Auch hier würde die Rechtskonsequenz eine schrankenlose Verteilung der Kosten nach Analogie der grofsen Haverei auf die geretteten Interessen rechtfertigen. Aber aus gleichen Gründen wie unter Nr. 2 ist dieselbe in dieser Allgemeinheit

4) In diesen Fällen könnte die Fracht mit der Distanzfracht, das Schiff mit der Vergütung für das Opfer (§ 717 Nr. 2) beitragen.

nach dem bestehenden Gesetz abzulehnen und nur, falls und soweit die aufgewandten Kosten wirklich zur Rettung der Ladung beigetragen haben, nach den Grundsätzen über grundlose Bereicherung (§ 812 B.G.B.) zuzulassen. In betreff der Richtung (gegen Ladungsinteressenten und Ladungsgläubiger), sowie Natur des Anspruches gilt das unter Nr. 2 Bemerkte.

4. Das Schiff mufs nach § 703 „ganz oder teilweise“ wirklich gerettet worden sein. Dieser Vorschrift ist dann nicht genügt, wenn das Schiff als solches untergeht und Trümmer gerettet werden, es mufs wenigstens als Wrack noch Obdach und Schutz für die Ladung oder einen Teil derselben bieten (Prot. S. 2636, 2638), vgl. Heck a. a. O. S. 191. Dagegen ist nicht nötig, dafs das Schiff noch reparaturfähig geblieben ist, wie ausnahmsweise zur Beschränkung im Fall § 706 Nr. 3 angeordnet ist (a. M. Schroeder a. a. O. S. 267).

5. Die Rettung ist an sich geschehen, wenn Schiff oder Ladung der Gefahr, die zum Opfer Veranlassung gab, entronnen sind. Da der Havereianspruch aber nur dinglicher Natur ist (§ 726 Abs. 1), fällt derselbe fort, wenn das Gerettete später durch besondere Haverei verloren geht (§ 704), und es gehen Havereiansprüche aus späteren grofsen Havereien, sowie andere Schiffsgläubigeransprüche aus späteren Notfällen dem Anspruch aus einer früheren Haverei vor (§§ 722, 768 Nr. 3, 769 Abs. 2, 771 Abs. 2, 777 Abs. 1). Dagegen wird die Beitragspflicht des Geretteten dadurch nicht berührt, dafs in späteren grofsen Havereien davon etwas geopfert wird (vgl. §§ 717 Nr. 2, 718 Nr. 2, 719 Nr. 2)[5].

5) Den Erfolg (Rettung durch das Opfer) als Voraussetzung der grofsen Haverei fordert die französische Praxis auf Grund des Art. 423 Al. 1 des *Code de comm.*: „*si le jet ne sauve le navire, il n'y a lieu a aucune contribution*“, und Art. 424: „*si le jet sauve le navire* u. s. w.“ allgemein, obwohl hier nur vom Seewurf die Rede ist. Man nimmt aber an, dafs, soweit eine Rettung nach dem Opfer erfolgt ist, die Vermutung dafür streite, dafs die Rettung auch durch das Opfer erfolgt sei, vgl. Lyon-Caën Nr. 886, 887, Govare p. 48. Ebenso Belgien (Art. 111), Holland (Art. 734), Italien (Art. 651), Spanien (Art. 860), Argentinien (Art. 1345 ff.). Hat das Opfer nicht die Rettung des Schiffes, wohl aber von Gütern zur Folge gehabt, so läfst man in den genannten Ländern eine Verteilung in Havarie grosse zu, indem man Art. 423 Al. 2 des *Code de comm.* der für diesen Fall vorschreibt: „*les marchandises sauvées, ne sont point tenues du paiement .... de celles qu'ont été jetées*“, und die gleich oder ähnlich lautenden Bestimmungen der übrigen Gesetze auf erfolglosen Seewurf beschränkt, vgl. Lyon-Caën a. a. O., Jacobs Nr. 464, Govare p. 46—48, 50 ff., Molengraaff S. 81 ff. Diese höchst gezwungene Auslegung ist nicht ohne Widerspruch geblieben, vgl. z. B. Pothier, *Louage maritime* Nr. 113, der darauf hinweist, dafs wenn eben das Schiff nicht gerettet wurde, sich die Erfolglosigkeit des Seewurfs herausgestellt habe. Sie übersieht, dafs dasselbe Princip in Art. 427 (vgl. N. 3 zu § 706) für den Fall der Leichterung wiederholt wird. Man mufste aber zu dieser Auslegung kommen, weil man die Vorschrift von dem Seewurf auf alle Fälle der grofsen Haverei, also auch auf die blofse Aufwendung von Kosten, ausdehnt und hier die Einschränkung nicht pafst (vgl. den Text Nr. 3), s. auch N. 1 zu § 705. — Erfolg als Voraussetzung

6. Soweit die *York and Antwerp Rules* Havereifälle festsetzen, ist von einer Anwendung des § 703 Abstand zu nehmen. Denn diese Regeln kennen die Voraussetzung des § 703 ebensowenig wie die Voraussetzung eines Erfolges im Sinne einer Rettung durch das Opfer. Ein von deutscher Seite bei der Konferenz in Antwerpen (1877) gestellter Antrag, die Beitragspflicht entsprechend dem § 703 (Art. 705 altes H.G.B.) zu beschränken, wurde auf Widerspruch zurückgezogen, Report dieser Konferenz S. 98, 99, vgl. Bem. Nr. 1 zu § 700.

§ 704.

Die Verpflichtung, von einem geretteten Gegenstande beizutragen, wird dadurch, dafs der Gegenstand später von einer besonderen Haverei betroffen wird, nur dann vollständig aufgehoben, wenn der Gegenstand ganz verloren geht.

1. § 704 in Verbindung mit §§ 717 Nr. 1, 718 Nr. 1, 719 Nr. 2, 724 Abs. 1, 726 Abs. 1 enthalten das Princip, dafs nur die geretteten Gegenstände beitragen, soweit und so wie dieselben am Ende der Reise (vgl. § 717 Bem. Nr. 3, § 718 Bem. Nr. 1) vorhanden sind[1]), dafs ferner grundsätzlich nur Sachhaftung besteht (§ 726 Abs. 1). § 704 ist aber auch mit Rücksicht auf die Bestimmung des § 703 von Bedeutung. Ist das Schiff mit Ladung zunächst aus der Gefahr gerettet, welche zu dem Opfer Veranlassung gab, so findet die Umlage auch dann noch statt, wenn durch einen neuen besonderen Unfall das Schiff verloren ging, während Ladung gerettet wurde, ebenso umgekehrt, wenn durch einen solchen Unfall die ganze Ladung zu Grunde ging, aber das Schiff

---

wird direkt abgelehnt von Skandinavien (Art. 192), dort wird (Art. 193) ferner die Umlage auch dann zugelassen, wenn nur Schiff oder nur Ladung ganz oder zum Teil gerettet werden. Dagegen ist in letzterer Beziehung Portugal (Art. 639) mit uns konform, hat aber überhaupt (Art. 642) den Erfolg als Voraussetzung beibehalten. — Im anglo-amerikanischen Recht ist weder Erfolg Voraussetzung, noch die Umlage bei Rettung von Ladung allein oder Schiff allein ausgeschlossen, vgl. Lowndes p. 38, 39, Carver, sect. 372, Desty § 292. Der Kongrefs zu Brüssel (1888) empfiehlt ebenfalls diesen Standpunkt in Art. 4 seines Entwurfes, *Actes* S. 390—393, 420.

1) § 704 spricht nur von Verlusten durch „besondere Haverei", nicht von Verlusten durch eigenes Verschulden der Interessenten (vgl. § 701 N. 1). An der Dispache sind indessen während der Reise verlorene Werte auch letzterenfalls nicht beteiligt. Ersatzansprüche gegen den Eigentümer, der während der Reise selbst sein Gut in Schaden oder Verlust bringt, seitens der geschädigten übrigen Interessenten, sind nur bei vorsätzlichem, deren Schädigung bezweckendem Handeln denkbar, vgl. Bd. I S. 214, 216, 412. Siehe auch unten N. 4.

2) Hiermit stimmt überein der *Code de comm.* (franz. Art. 424, belg. Art. 112): *„Si le jet sauve le navire et si le navire en continuant sa route, vient à se perdre, les effets sauvés contribuent au jet sur le pied de leur valeur, en l'état où ils se trouvent, déduction faite des frais de sauvetage"*. Denselben Grundsatz haben die übrigen fremden Rechte, Ausnahme jedoch in betreff der Kosten im anglo-amerikanischen Recht s. N. 20e zu § 700.

gerettet wurde[2]). Es fällt nur die Beitragspflicht des verlorenen Gegenstandes fort (vgl. Bem. Nr. 2, 3 und 5 zu § 703).

2. Geraten gerettete Werte bis zum Ende der Reise durch besondere Haverei in Verlust oder Schaden, so werden die noch übrig bleibenden Werte entsprechend stärker zur Deckung der grofsen Haverei herangezogen (§ 724). Die Vergütungsberechtigten leiden also durch Verlust einzelner Haftungsobjekte oder von Teilen derselben solange keinen Nachteil, als die noch übrigen Objekte zur Deckung ausreichen. Soweit dies infolge besonderer Haverei nicht mehr der Fall, ist der Havereianspruch untergegangen (§ 704). Sind nun die Verluste, welche den Untergang des Havereianspruchs zur Folge haben, von dritter Seite (d. h. nicht von dem Eigentümer selbst, worüber s. N. 1) verschuldet, so entsteht die Frage, ob den Vergütungsberechtigten wegen dieses Verlustes ein Anspruch gegen den Schuldigen zusteht. Die §§ 775 Abs. 2, 777 Abs. 2, wonach bei bestehenden Schiffs- und Ladungsschulden die Ersatzforderungen gegen Dritte in die Pfandhaft eintreten, sind in diesem Fall nicht anwendbar, da dieselben das Bestehen von Pfandansprüchen voraussetzen, hier aber nach § 704 (vgl. §§ 717, 718, 721, 725) solche Ansprüche im Fall eines Verlustes vor dem Ende der Reise nicht mehr bestehen[3]). Es ist aber anzunehmen, dafs in diesem Fall den Vergütungsberechtigten ein direkter Anspruch gegen den Schuldigen zusteht. Der Anspruch aus grofser Haverei ist in solchem Falle durch besondere Haverei verloren, die von den Schuldigen verursacht ist (vgl. N. 1 zu § 701). Dem Berechtigten, dessen geopferte Werte sich nach rechtlicher Fiktion noch an Bord befanden (Prot. S. 4081), ist widerrechtlich sein Recht entzogen (§ 823 B.G.B.). Geht also z. B. durch verschuldete Schiffskollision Schiff und Ladung unter, nachdem beide vorher durch Seewurf eines Teiles der Ladung vor einer Strandung bewahrt waren, so steht dem Eigentümer dieses letzteren, der dadurch seinen Anspruch auf Vergütung in Havarie grosse verliert, ein Ersatzanspruch gegen den Schuldigen zu. Soweit die übrigen Interessenten auf Grund des § 724 stärker herangezogen waren, steht auch ihnen ein Ersatzanspruch gegen den Schuldigen zu. Alle Havereiinteressenten sind Dritten gegenüber als gemeinsam Berechtigte anzusehen (vgl. § 725). Den Eigentümern der durch Schuld des Dritten verlorenen Werte selbst müssen ihre Ansprüche auf Ersatz gegen den Schuldigen entsprechend gekürzt werden, da ihr Schaden nur aus der Quote der Werte bestand, welche ihnen am Ende der Reise nach Tilgung der Havereibeiträge geblieben wäre. Gehen beitragspflichtige Güter durch

---

3) Auch *de lege ferenda* wäre es nicht geraten, den Havereiinteressenten gegenüber die Ersatzforderungen an die Stelle des Verlorenen treten zu lassen, da man dann den Grundsatz des § 724 aufgeben und dadurch wieder die Sicherheit der Havereiansprüche schwächen würde, vgl. N. 4 zu § 718.

Schuld des Schiffers verloren, ergiebt sich ein Ersatzanspruch an denselben sowie das Schiffsvermögen aus den §§ 486, 512 H.G.B.; vgl. § 731 H.G.B.[4]).

§ 705.

Der Anspruch auf Vergütung einer zur grofsen Haverei gehörenden Beschädigung wird durch eine besondere Haverei, die den beschädigten Gegenstand später trifft, sei es, dafs er von neuem beschädigt wird oder ganz verloren geht, nur dann aufgehoben, wenn der spätere Unfall mit dem früheren in keinem Zusammenhange steht, und nur insoweit, als der spätere Unfall auch den früheren Schaden nach sich gezogen haben würde, wenn dieser nicht bereits entstanden gewesen wäre.

Sind jedoch vor dem Eintritte des späteren Unfalls zur Wiederherstellung des beschädigten Gegenstandes bereits Aufwendungen gemacht, so bleibt rücksichtlich dieser der Anspruch auf Vergütung bestehen.

1. Besteht das Opfer nur in einer Beschädigung, so ist es möglich, dafs ein späterer Unfall (§ 701) den beschädigten Gegenstand bis zum Ende der Reise (vgl. § 709 Bem. Nr. 4, § 711 Bem. Nr. 5, § 714 Bem. Nr. 1 und 2) ganz in Verlust bringt, z. B. ein bei dem Kappen des Mastes beschädigter Gegenstand wird später bei neuem Unwetter von Bord gewaschen oder vom Blitz getroffen und geht dadurch verloren. In solchem Fall ist Ersatz der Beschädigung nur dann gerechtfertigt, wenn der spätere Unfall mit dem früheren, der Anlafs zum Havereiopfer gab, im Zusammenhang steht (vgl. § 700 Bem. Nr. 9 A[1]). Dasselbe gilt, wenn der zuerst durch den Havereiakt beschädigte Gegenstand durch den späteren Unfall zwar nicht ganz verloren geht, aber so beschädigt wird, dafs der frühere Schaden dadurch völlig absorbiert wird, z. B. eine Kiste mit Seidenwaren wird bei dem Havereiakt leicht benetzt, bei dem späteren Unfall aber völlig in Wasser getaucht, sodafs der ganze Inhalt „gründlich von Seewasser getränkt wird“ (Prot. S. 4081 bis 4084). Vgl. auch S. 552 N. 2.

2. Sind aber vor dem Eintreffen des neuen Unfalles schon Kosten für Ausbesserung der Beschädigung entstanden, z. B. für Reparatur beschädigter Schiffsteile im Nothafen, so bleibt in betreff dieser nach Abs. 2 die Ersatzpflicht bestehen[1]).

---

4) Bemerkenswert ist folgende Vorschrift des § 737 des holländischen H.G.B.: „Gehen die Güter durch Schuld oder Zuthun des Abladers oder Empfängers verloren, so tragen sie dennoch zu der grofsen Haverei bei“.

1) Die Vorschrift des § 705 wird auch durch die York und Antwerpener Regel XVI nicht ausgeschlossen. Abs. 1 ist jedenfalls den Grundsätzen des englischen Rechts konform, das weiter gehend für die Ersatzforderung aus jedem Opfer die späteren Schicksale der Reise des Schiffs bestimmend sein läfst, vgl. Carver, sect. 372 und N. 2 zu § 709, sowie N. 2 zu § 713. Dafs inzwischen entstandene Kosten für Ausbesserungen des Schiffs trotzdem zu vergüten, erkennt Carver, sect. 431 an, wenn dieselben zur Fortsetzung der Reise nötig waren, eine Entscheidung darüber ist nicht

3. Ist der spätere Unfall von dritter Seite oder der Schiffsbesatzung verschuldet, so ist aus den zu § 704 Bem. Nr. 2 entwickelten Gründen anzunehmen, dafs der Ersatzanspruch sich nicht auf den bei der besonderen Haverei noch vorhandenen Wert beschränkt, vielmehr sich auf den Vergütungsanspruch aus dem Akt grofser Haverei erstreckt (volles Interesse).

4. Der Paragraph ist nur anwendbar, wenn der spätere Unfall „besondere Haverei" war, nicht wenn der bei dem Akt der grofsen Haverei beschädigte Gegenstand durch Schuld des Eigentümers selbst während der Reise weiter beschädigt oder zerstört wird (§ 701 N. 1). Durch eine solche eigene Handlung kann er den ihm durch das Havereiopfer erwachsenen Anspruch nicht beseitigen. Die *ratio* des Gesetzes trifft hier auch nicht zu, denn es steht nicht fest, dafs der Eigentümer oder dessen Vertreter den unbeschädigten Gegenstand nicht sorgsamer bewahrt hätte, wie den schon beschädigten; z. B. wenn bei der Havarie grosse durchnäfste und daher zum Teil entwertete Waren im Nothafen ausgeladen werden, weil das Schiff ausgebessert werden soll, geht der Havereianspruch nicht dadurch verloren, dafs man sie nicht genügend vor den Unbilden des Wetters schützt und sie nun eine solche Beschädigung davontragen, die die frühere absorbiert oder gänzlich untergehen.

§ 706.

Grofse Haverei liegt namentlich in den nachfolgenden Fällen vor, vorausgesetzt, dafs zugleich die Erfordernisse der §§ 700, 702, 703 insoweit vorhanden sind, als in den folgenden Vorschriften nichts Besonderes bestimmt ist;

1. Wenn Waren, Schiffstheile oder Schiffsgeräthschaften über Bord geworfen, Masten gekappt, Taue oder Segel weggeschnitten, Anker, Ankertaue oder Ankerketten geschlippt oder gekappt werden.

Sowohl diese Schäden selbst als die durch solche Mafsregeln an Schiff oder Ladung ferner verursachten Schäden gehören zur grofsen Haverei.

2. Wenn zur Erleichterung des Schiffes die Ladung ganz oder theilweise in Leichterfahrzeuge übergeladen wird.

Es gehört zur grofsen Haverei sowohl der Leichterlohn als der Schaden, der bei dem Ueberladen in das Leichterfahrzeug oder bei

---

vorhanden. — Im Gebiet des französischen Rechts ist anscheinend die Vorschrift des Art. 425 Abs. 2 des *Code de commerce*, sowie der gleichlautenden Vorschrift der übrigen Gesetze (z. B. Belgien Art. 113 Satz 2): *Les marchandises ne contribuent point au paiement du navire perdu ou reduit à l'etat d'innavigabilité* einschlägig, indem sie Umlage von Schäden, die das Schiff in Havarie grosse erlitten hat, ausschliefst, wenn das Schiff nachher in Havarie partic. verloren geht, wird auch so von einigen Kommentatoren verstanden. Die herrschende Meinung bezieht die Vorschrift aber auf Havarie partic. des Schiffs ohne vorhergehende Beschädigung in Havarie grosse und erklärt deshalb dieselbe für überflüssig, vgl. Jacobs Nr. 468.

dem Rückladen in das Schiff der Ladung oder dem Schiffe zugefügt wird, sowie der Schaden, den die Ladung auf dem Leichterfahrzeug erleidet.

Mufs die Erleichterung im regelmäfsigen Verlaufe der Reise erfolgen, so liegt grofse Haverei nicht vor.

3. Wenn das Schiff absichtlich auf den Strand gesetzt wird, jedoch nur wenn es zum Zwecke der Abwendung des Unterganges oder der Nehmung geschieht.

Sowohl die durch die Strandung einschliefslich der Abbringung entstehenden Schäden als auch die Kosten der Abbringung gehören zur grofsen Haverei.

Wird das behufs der Abwendung des Unterganges auf den Strand gesetzte Schiff nicht abgebracht oder nach der Abbringung reparaturunfähig befunden (§ 479), so findet eine Havereivertheilung nicht statt.

Strandet das Schiff, ohne dafs die Strandung zur Rettung von Schiff und Ladung vorsätzlich herbeigeführt ist, so gehören zwar nicht die durch die Strandung veranlafsten Schäden, wohl aber die auf die Abbringung verwendeten Kosten und die zu diesem Zwecke dem Schiffe oder der Ladung absichtlich zugefügten Schäden zur grofsen Haverei.

4. Wenn das Schiff zur Vermeidung einer dem Schiffe und der Ladung im Falle der Fortsetzung der Reise drohenden gemeinsamen Gefahr in einen Nothhafen einläuft, insbesondere wenn das Einlaufen zur nothwendigen Ausbesserung eines Schadens erfolgt, den das Schiff während der Reise erlitten hat.

Es gehören in diesem Falle zur grofsen Haverei die Kosten des Einlaufens und des Auslaufens, die das Schiff selbst treffenden Aufenthaltskosten, die der Schiffsbesatzung während des Aufenthalts gebührende Heuer und Kost, die Auslagen für die Unterbringung der Schiffsbesatzung am Lande, solange die Besatzung nicht an Bord verbleiben kann, ferner, falls die Ladung wegen des Grundes, welcher das Einlaufen in den Nothhafen herbeigeführt hat, gelöscht werden mufs, die Kosten des Verbringens von Bord und an Bord, sowie die Kosten der Aufbewahrung der Ladung am Lande bis zu dem Zeitpunkte, in welchem sie wieder an Bord gebracht werden kann.

Die sämmtlichen Aufenthaltskosten kommen nur für die Zeit der Fortdauer des Grundes in Rechnung, der das Einlaufen in den Nothhafen herbeigeführt hat. Liegt der Grund in einer nothwendigen Ausbesserung des Schiffes, so kommen aufserdem die Aufenthaltskosten nur bis zu dem Zeitpunkt in Rechnung, in welchem die Ausbesserung hätte vollendet sein können.

Die Kosten der Ausbesserung des Schiffes gehören nur insoweit zur grofsen Haverei, als der auszubessernde Schaden selbst grofse Haverei ist.

5. Wenn das Schiff gegen Feinde oder Seeräuber vertheidigt wird.

Die bei der Vertheidigung dem Schiffe oder der Ladung zugefügten Beschädigungen, der dabei verbrauchte Schiefsbedarf und,

falls eine Person der Schiffsbesatzung bei der Vertheidigung verwundet oder getödtet wird, die Heilungs- und Begräbnifskosten, sowie die nach den §§ 553, 554 dieses Gesetzbuchs und den §§ 49, 51 der Seemannsordnung zu zahlenden Belohnungen bilden die grofse Haverei.

6. Wenn im Falle der Anhaltung des Schiffes durch Feinde oder Seeräuber Schiff und Ladung losgekauft werden.

Was zum Loskaufe gegeben ist, bildet nebst den durch den Unterhalt und die Auslösung der Geiseln entstehenden Kosten die grofse Haverei.

7. Wenn die Beschaffung der zur Deckung der grofsen Haverei während der Reise erforderlichen Gelder Verluste und Kosten verursacht oder wenn durch die Auseinandersetzung unter den Betheiligten Kosten entstehen.

Diese Verluste und Kosten gehören gleichfalls zur grofsen Haverei.

Dahin werden insbesondere gezählt der Verlust an den während der Reise verkauften Gütern; die Bodmereiprämie, wenn das erforderliche Geld durch Bodmerei aufgenommen wird, und wenn dies nicht der Fall ist, die Prämie für die Versicherung des aufgewendeten Geldes, die Kosten für die Ermittelung der Schäden und für die Aufmachung der Rechnung über die grofse Haverei (Dispache).

I. Einleitung.

1. Dieser Paragraph soll die wichtigsten und häufigsten Fälle der grofsen Haverei aufführen und die betreffs derselben früher vorhandenen Streitfragen entscheiden (Motive zum preufsischen Entwurf S. 305 f., Prot. S. 2692). Eine „erschöpfende Aufzählung der Fälle“ war allerdings nicht beabsichtigt, doch wollte man „für jeden einzelnen behandelten Fall“ klares Recht und für die Aufmachung richtiger Dispachen feste Grundlagen geben. Dies geht insbesondere daraus hervor, dafs in jedem der aufgeführten Fälle die in Havarie grosse zu vergütenden Schäden und Unkosten angegeben werden, selbst wo sich diese — wie unter Ziff. 1 — ohne jede Schwierigkeit aus der im § 700 aufgestellten Grundregel ableiten liefsen; und zwar ist dies um so bezeichnender, als von den Schäden nicht nur die prinzipalen, sondern auch die sekundären aufgeführt werden, während § 700 ganz allgemein die sekundären Schäden in gleicher Weise wie die prinzipalen der grofsen Haverei zuzählt (Prot. S. 2653, Entsch. des R.O.H.G. VIII S. 218, XIII S. 407). Aus der Natur des § 706 folgt also, dafs für die bei den einzelnen Fällen unter die grofse Haverei zu bringenden Opfer lediglich die für jeden Fall und unter der betreffenden Nummer gegebenen Vorschriften mafsgebend sind, und diese Vorschriften weder aus den für einen anderen Fall gegebenen, noch aus dem Generalprincip ergänzt werden dürfen.

So ist z. B. daraus, dafs im Falle der Ziff. 4 die Kosten des Von- und Anbordbringens der Ladung in Havarie grosse gehören, nicht für die Ziff. 2 der Schlufs zu ziehen, dafs die Kosten der Überladung der Waren in die Leichterschiffe gleichfalls in die Havarie grosse zu bringen seien. Ebensowenig darf aus der Bestimmung derselben Ziff. 4, dafs Heuer und Unterhaltskosten der Besatzung während des Aufenthaltes des Schiffes im Nothafen zur grofsen Haverei zu rechnen sind, gefolgert werden, dafs das Gleiche hinsichtlich der Kost und Heuer der Besatzung während des Aufenthaltes des Schiffes am Strandungsplatze (Ziff. 3) gilt (Entsch. des R.O.H.G. XIII S. 407). Man darf nicht unter Berufung auf die Generalregel des § 700 und auf Ziff. 1, 2, 3, 5 des § 706 annehmen, dafs (unter Ziff. 4) zur grofsen Haverei gezählt werden müssen die Schäden, welche im Nothafen wegen notwendiger Schiffsreparatur ausgeladene und zu Lager gebrachte Ladung bei dem Aus- und Einladen oder durch die Lagerung erlitten hat[1]) (Entsch. des R.O.H.G. VIII S. 216—219, Hans. V Nr. 2), oder die Schäden, welche das Schiff infolge des Einlaufens in den Nothafen erlitten hat, oder Ausgaben für Wohnung und Beköstigung der Passagiere (s. unten V, Nr. 5).

Das Reichsgericht hat sich der obigen Theorie des Reichsoberhandelsgerichts in dem Urteil vom 23. März 1888 Hans. IX Nr. 84 (auch Seuffert Bd. 44 Nr. 40, Bolze VI Nr. 535) unbeschränkt angeschlossen, indem es dieselbe für „gewifs richtig" erklärt, vgl. auch Begründung des Binnensch.-Ges. S. 106—107[1a]).

---

1) Dafs derartige Schäden nicht unter Havarie grosse zu bringen, ist übrigens von der Hamburger Konferenz ausdrücklich anerkannt worden. Der preufsische Entwurf (Art. 558) rechnete nämlich zur grofsen Haverei nicht nur „die Kosten des Auflegens, der Aufbewahrung und des Anbordbringens der Ladung, wenn solche nicht während der Ausbesserung am Schiffe hat bleiben können", sondern auch „alle Beschädigungen, welche der Ladung hierbei zugestofsen sind". Die Konferenz fafste (mit 10 gegen 1 Stimme) den Beschlufs, die gesperrt gedruckten Worte zu streichen, „da kein Seerecht so weit gegangen sei, auch kein ursächlicher Zusammenhang zwischen solchen Beschädigungen, wie z. B. dem Aufbrennen der Ladung auf dem Lager und dem Aufenthalt im Nothafen vorhanden zu sein scheine". „Auch würde eine solche Bestimmung, wollte man sie beibehalten, jedenfalls auf das Schiff auszudehnen sein" (Prot. S. 2668).

1a) Vor dem ersten im Text citierten Urteil des R.O.H.G. vom 10. Dezember 1872 Entsch. VIII S. 218 hatte das Hamburger Obergericht in einem Urteil vom 26. September 1870 (H.G.Z. III Nr. 304, Goldschmidts Zeitschr. Bd. 18 S. 589 ff.) anders erkannt: es hatte einen Schaden, den das Schiff durch Festsitzen und Durchliegen im Nothafen erlitten hatte, in grofse Haverei gebracht, weil dieser Schaden bei dem Einlaufen voraussehbar war (vgl. Hans. IV Nr. 121). Die Entscheidung beruht auf einer Anwendung des allgemeinen Princips des § 700. Ebenso polemisiert Heck § 19 S. 203 ff. lebhaft gegen die Theorie des R.O.H.G. Auch er will die Ableitung weiterer Ansätze in grofser Haverei in den Fällen des § 706 aus dem Generalprincip des § 700 zulassen. Dadurch würde der ganze Zweck der Einzelnvorschriften illusorisch werden. Soweit die allgemeinen Voraussetzungen der Einzelnfälle (wie in den Fällen der Ziff. 3 und 4) von der Generalregel des § 700 abweichen, verbietet sich schon die Ableitung weiterer Ansätze aus

Die allgemeinen Voraussetzungen der grofsen Haverei sind dagegen in den Fällen des § 706 nach den §§ 700, 702, 705 zu bestimmen, soweit § 706 nicht in seinen besonderen Bestimmungen etwas Anderes anordnet (Prot. S. 2692), was namentlich in dem Fall der Ziff. 3 Abs. 1 und der Ziff. 4 der Fall ist. Anders ist das Verhältnis der im Anhang zu dem Titel abgedruckten York-Antwerpener Regeln zu den allgemeinen Vorschriften s. hierüber Bem. Nr. 1 zu § 700.

II. Seewurf.

(Ziffer 1 und York-Antwerpener Regeln II und IV.)

Der Seewurf ist der Hauptfall der grofsen Haverei, welcher seit der *lex Rhodia de jactu* den übrigen zum Vorbild diente.

Der Schiffer darf, abgesehen von Brandfällen, vgl. S. 471, nur dann diese Mafsregel ergreifen, wenn von einer Erleichterung die Rettung des Schiffs und der Ladung abhängt, sei es, dafs dadurch das Sinken des ersteren verhütet oder dasselbe von einer Sandbank oder vom Strande abgebracht, oder der Verfolgung feindlicher Schiffe oder Seeräuber entzogen werden soll. Das H.G.B. hat nicht, wie andere Gesetze [1b]), dem Schiffer Vorschriften über die Auswahl der zum Werfen bestimmten Gegenstände gegeben. Natürlich wird jeder Schiffer, der bei Sinnen ist, nur solche Sachen über Bord werfen, von denen eine Erleichterung des Schiffs zu erwarten, also nur solche von gröfserem Gewicht. Ebenso wird ein ordentlicher Schiffer die entbehrlichsten und wenigst kostbaren wählen, vorausgesetzt, dafs die Umstände ihm die Zeit zu einer solchen Wahl gestatten.

---

derselben von selbst. Will man eine solche zulassen, so ist ferner die Unklarheit wieder vorhanden, die man vermeiden wollte. Die S. 209—211 gebrachten Beweise aus den Protokollen sind nicht stichhaltig. Der Beschlufs S. 2668 (s. N. 1) will offenbar die Liquidation aller Beschädigungen, von denen die Ladung bei oder nach der Löschung am Land betroffen wird, zurückweisen, wogegen dann (vgl. S. 2730) diese Ladung andererseits zu den Havereien, die dem Schiff, so lange die Ladung nicht an Bord ist, zustofsen, nicht herangezogen wird. War die Ladung dagegen schon vor der Löschung infolge eines besonderen Aktes grofser Haverei beschädigt, z. B. bei dem Löschen eines Brandes feucht geworden, so bleiben die Folgen dieser Beschädigung grofse Haverei, auch soweit sie erst nach der Löschung sich zeigen. Diese Schäden stehen „mit der Haverei im Kausalzusammenhang" (Prot. S. 2730). Die Prot. S. 2667—2724 sich findende Erörterung über Fortzahlung von Zeitfracht gehört gar nicht hierher, ist übrigens durch die Vorschrift des § 640 a. E. grofsenteils erledigt. Heck übersieht ferner S. 208 bis 209, dafs durch neue selbständige Akte grofser Haverei weitere Ansprüche begründet werden können, wie z. B. Schlepplohn zum Nothafen, Leichterlohn im Nothafen. Diese sind also auch bei der hier verteidigten Theorie nicht ausgeschlossen. Endlich verkennt er S. 211, dafs die Ableichterung in Schiffsboote gar nicht in Ziff. 2 behandelt wird, vgl. Text III Nr. 3.

1b) *Code de commerce* Art. 411 (*Les choses les moins nécessaires, les plus pesantes et de moindre prix sont jetées les premières, et ensuite les marchandises du premier pont au choix du capitaine, et par l'avis des principaux de l'équipage*); brasil. H.G.B. Art. 776, Rufsland (Art. 400).

Doch wird man in dieser Hinsicht nicht allzu hohe Anforderungen an ruhige Überlegung stellen dürfen. Ein pflichtwidriges Handeln wird nur dann begründet sein, wenn der Schiffer in offenbar zweckwidriger Weise Sachen geopfert hat, vgl. oben S. 468.

In Ausführung der Bestimmung des § 700 in betreff mittelbarer Folgen der Opfermafsregel hat Abs. 2 der Ziff. 1 auch die mit dem Seewurf in Verbindung stehenden Beschädigungen von Schiff oder Ladung (einschliefslich mittelbarer Verluste an Fracht der laufenden Reise § 715, vgl. S. 540) zur grofsen Haverei gerechnet, wie der gleiche Grundsatz bereits im R.R. anerkannt ist (L. 4 § 2 *i. f. De lege Rhod.*). Dahin gehört z. B. der Schaden, welchen die Ladung dadurch erleidet, dafs Wasser durch die zum Zwecke des Seewurfs geöffneten Luken oder durch andere zu diesem Zwecke gemachten Öffnungen in den Raum dringt; ferner der Schaden, welcher infolge eines Seewurfs durch Bruch oder Scheuern oder sonst durch Störung der Stauung an Schiff und Ladung verursacht wird [2]), die Beschädigung, welche der gekappte Mast beim Niederfallen dem Schiffskörper zufügt. Vgl. Bem. Nr. 9 A zu § 700 und York-Antwerpener Regel IV. Ausnahmen bei Wurf von Deckladung u. s. w. siehe § 708, York-Antwerpener Regel I, bei Kappen von Trümmern York-Antwerpener Regel IV, vgl. N. 11 zu § 700, Rettung geworfener Güter s. § 720. Wird das Schiff durch Kappen der Masten hülflos, so kann der dadurch entstehende Zustand Anlafs zu neuen Aufwendungen in grofser Haverei geben, wie Schlepplöhne, Leichterkosten. Dies sind selbständige Havereiakte.

III. Leichterung.

(Ziffer 2 und York-Antwerpener Regel VIII.)

1. Leichterung des Schiffes kann bei der Schiffahrt in Flüssen, Kanälen, Stromengen zur kontraktlichen Leistungspflicht gehören, selbst wenn dieselbe aufserdem durch gemeinsame Gefahr geboten ist. In diesen Fällen ist es Sache des Verfrachters, die Fracht so zu stellen, dafs er wegen der voraussehbaren Extrakosten Deckung findet. Wird bei dem Über- und Rückladen oder auf dem Leichterschiff die Ladung beschädigt, so entscheidet über die Ersatzpflicht der Frachtvertrag. Eine solche kontraktliche Leistungspflicht ist, abgesehen von ausdrücklicher Abrede, dann anzunehmen, wenn die Leichterung in gleicher Art auch schon im regelmäfsigen Verlauf der Reise (bei Barren, Sandbänken, winterlicher Eisfahrt u. s. w.) vorkommt. Darauf beruht die Ausnahme, welche

---

2) Hiermit stimmen auch die fremden Rechte überein, vgl. z. B. franz. *Code de comm.* (Art. 400: *Sont avaries communes — les dommages occasionnés par le jet aux marchandises restées dans le navire*); das holländ. H.G.B. Art. 699 N. 5; das brasil. H.G.B. Art. 764 N. 5; skandinavisches Seegesetz (§ 188 Nr. 1, 2). Eben dies ist auch die herrschende Ansicht der englischen und amerikanischen Juristen: Arnould II S. 769 ff.; Maclachlan S. 672; Phillips II N. 1286.

Abs. 3 der Ziff. 2 macht; vgl. Prot. S. 4212—4213 und § 621 Bem. Nr. 4, § 700 Bem. Nr. 10 und N. 18, sowie die dort citierten Urteile, dazu auch Hans. II Nr. 72, vgl. Begründung des Binnensch.-Ges. S. 107. Nach den York-Antwerpener Regeln gilt dasselbe. Es wird dies in der Regel VIII besonders durch das Wort „Extrakosten" betont, vgl. Report der Liverpooler Konferenz S. 167 und oben Bem. Nr. 1 zu § 700.

2. Die Leichterung kann als Rettungsakt notwendig werden, wenn das Schiff festsitzt, also der Fall der Abbringung bei unfreiwilliger Strandung, vgl. unten IV B (darauf allein bezieht sich die York-Antwerpener Regel VIII), wenn es in den Hafen nicht ohne Leichterung hineingehen kann, längeres Verweilen vor dem Hafen aber gefahrvoll ist (vgl. l. 4 *pr. de lege Rhodia*), wenn das Schiff in Gefahr schwebt, von der durch Wasser geschwollenen Ladung (Holz z. B.) auseinandergesprengt zu werden u. s. w.[3]).

3. Unter dem „Leichterlohn" sind auch Nebenkosten, wie z. B. Lotsen- oder Hafengelder, die für das Leichterschiff zu verauslagen sind, zu verstehen. Das Leichterfahrzeug ist mit seiner Ladung an sich wieder selbständig (vgl. Prot. S. 2730), besondere Haverei desselben tangiert das Hauptschiff nicht, Beiträge zur grofsen Haverei, die auf die Ladung des Leichterschiffes fallen, sind aber Schäden, welche diese betreffen. Dieselben können also ebenso wie jede besondere Haverei der Leichterladung bei der grofsen Haverei des Hauptschiffes liquidiert werden. Die Leichterladung bleibt auch für spätere Havereien des Hauptschiffes beitragspflichtig, wenn nicht etwa die ganze Ladung zwar zum Zweck der Rettung von Schiff und Ladung, gleichzeitig aber zum Zweck ihrer Weiterbeförderung mit dem Leichterschiff in den Bestimmungshafen abgeleichtert wurde, also die Reise mit der Leichterung selbst endete (vgl. §§ 714, 718 Abs. 1, Bem. Nr. 5 zu § 700)[4]).

---

3) Die fremden Rechte nehmen hier gleichfalls einen Havarie grosse Fall an. So das englische Recht: Arnould II S. 768, Ulrich S. 360 ff.; das holländ. H.G.B. Art. 699 Nr. 14 (Art. 702 bestimmt ausdrücklich, dafs der Leichterlohn nicht in Havarie grosse zu bringen ist, wenn wegen stets vorhandener Sandbänke u. s. w. ein Teil der Ladung mit Leichterfahrzeugen herangebracht oder in Leichter gelöscht werden mufs), das span. H.G.B. Art. 811 Nr. 4; brasil. H.G.B. Art. 764 Nr. 13; das argentinische H.G.B. Art. 1320; das französische Recht: nur ist die Bestimmung des *Code de comm.* Art. 400 Nr. 7 in betreff der Leichterkosten zu speciell (*quand le navire est contraint de le faire par tempête ou par la poursuite de l'ennemi*) und deshalb bei strenger Auslegung zu eng. Art. 427 bestimmt noch allgemeiner: *En cas de perte des marchandises mises dans les barques pour alléger le navire entrant dans un port ou une rivière, la répartition en est faite sur le navire et son chargement en entier. Si le navire périt avec le reste de son chargement, il n'est fait aucune répartition sur les marchandises mises dans les alléges, quoiqu'elles arrivent à bon port*, vgl. Lyon-Caën Nr. 908. Ähnlich Portugal (Art. 643), Italien (Art. 643 Nr. 15, Art. 652), Rufsland (Art. 406, 407). Finnland und Skandinavien haben keine besondere Vorschrift.

4) Die § 706 Nr. 2 genannten Schäden und Kosten gehen auch in diesem Fall in grofse Haverei, die Schäden der Leichterladung erscheinen als Folgeschäden des Havereiaktes der Leichterung.

Unter „Leichterfahrzeug" werden nicht die Schiffsboote verstanden. Über die Ableichterung in solche wollte man keine Einzelnvorschriften geben. Dieselbe unterliegt also lediglich den allgemeinen Vorschriften (Prot. S. 4213). Geht das Boot infolge des Leichterungsgeschäftes zu Grunde, so liegt ein Havereiopfer vor (Prot. S. 4213, so auch Maclachlan S. 708); ebenso gehören Schäden oder Verluste der so abgeleichterten Ladung zur grofsen Haverei. Dagegen sind unter „Leichterfahrzeugen" nicht blofs solche zu verstehen, die besonders diesem Zweck dienen, sondern auch alle anderen Schiffe, welche Ladung aus dem gefährdeten Schiff zum Zweck der Rettung desselben übernehmen, z. B. begegnende Schiffe, was von einer Seite in der Hamburger Konferenz mit Unrecht angezweifelt wurde (vgl. Prot. S. 2729, 2730). Vgl. noch S. 493 oben.

IV. Fälle der Strandung.

A. Freiwillige Strandung.

(Ziffer 3 Abs. 1 bis 3 und York-Antwerpener Regel V.)

1. In der Bem. Nr. 6 zu § 700 ist gezeigt, dafs Schäden, welche der Gefahr selbst entspringen, der das Schiff entrinnen will, selbst dann nicht zur grofsen Haverei gehören, wenn eine Mafsregel des Schiffers hinzutritt, weil in solchen Fällen der Schiffer nicht ein Mittel zur Rettung frei wählt. Es ist zweifelhaft, ob und wie dieser Grundsatz auf die Fälle freiwilliger Strandung anzuwenden ist. Ohne Bedenken sind nur die Fälle, in denen die Strandung als Rettungsmittel gegenüber feindlichen Kreuzern oder Seeräubern angewandt wird, also zum Zweck der Abwendung der Nehmung. Der Beweis, dafs in solchem Fall pflichtgemäfs und verständigerweise zur Strandung geschritten werden konnte, bietet keine besondere Schwierigkeit. Geschieht die Strandung dagegen angeblich zum Zweck der Abwendung des Unterganges, so kann damit grofser Mifsbrauch getrieben werden. Wäre das Schiff auch dann von den Wogen auf Strand geworfen, wenn der Schiffer nicht selbst die Strandung herbeigeführt hätte, so kann freilich die Mafsregel des Schiffers immer noch eine verständige, vorbedachte Rettungsmafsregel sein, indem er das Schiff an einem günstigeren Platz oder in einer Art an den Strand setzt, dafs für Schiff und Ladung geringere Gefahr vorhanden ist, als wenn den Naturkräften freier Spielraum gestattet wird. So, wenn der Schiffer in der Überzeugung, dafs das Schiff wahrscheinlich erst nach längerem Kampf mit den Wogen und wahrscheinlich mit der Breitseite auf den Strand werde geworfen werden, die Strandung beschleunigt, indem er direkt auf den Strand hält, um mit dem Vorderteil aufzufahren, so dafs eine Rettung von Schiff und Ladung möglich bleibt, während das Schiff ersterenfalls wahrscheinlich zertrümmert worden wäre (Prot. S. 2646). Ebenso läfst sich eine Strandung

als eine verständige Rettungsmafsregel denken, wenn das Schiff leck ist und zu sinken droht (so im Fall R.O.H.G. XIII S. 406). Immer bleibt es aber schwer, durch Beweis festzustellen, dafs die Strandung wirklich eine nach den Umständen pflichtmäfsige Opferhandlung des Schiffers zum Zweck gemeinsamer Rettung war. Deshalb hat das Gesetz in diesem Fall die Erörterung hierüber dadurch abgeschnitten, dafs es jede absichtliche (freiwillige) Strandung behufs Abwendung des Unterganges von Schiff und Ladung als eine solche Opferhandlung ansieht, wenn das Schiff nach der Strandung wirklich abgebracht wird und zwar in reparaturfähigem, wenn auch reparaturunwürdigem Zustand (also nicht als blofses Wrack, was nach § 703 genügen würde), umgekehrt aber, wenn dies nicht der Fall ist, eine solche freiwillige Strandung überhaupt nicht als Opfermafsregel gelten läfst (vgl. Prot. S. 2645—2654 erste Lesung, S. 4086 ff. zweite Lesung). Hiernach ist also nur zu beweisen, dafs die Strandung absichtlich geschah, und zwar in der Absicht, Untergang von Schiff und Ladung abzuwenden (die Möglichkeit einer solchen Abwendung mufs „vernünftig denkbar" sein, Prot. S. 2650), dafs endlich das Schiff reparaturfähig abgebracht ist (vgl. unten Nr. 5)[5]).

Dagegen will die York-Antwerpener Regel V (vgl. Report der Liverpooler Konferenz S. 76 ff.) eine freiwillige Strandung zum Zweck der Rettung aus gemeinsamer Gefahr als Opferhandlung nur dann anerkennen, wenn die Umstände nicht derartig waren, dafs ohne diese Mafsregel das Schiff unvermeidlich (vgl. N. 5a) sinken oder auf den Strand oder Felsen treiben werde. Werden also hiernach Verluste und Schäden aus freiwilliger Strandung in grofser Haverei liquidiert, so mufs dargelegt und bewiesen werden, dafs nicht derartige Umstände vorhanden waren, z. B. dafs lediglich um einem Zusammenstofs mit einem entgegenstehenden Schiff aus dem Wege zu gehen (vgl. R.G.Entsch. Bd. 44 S. 139) oder wegen Ausbruchs eines Brandes oder der Nehmung das Schiff auf den Strand gesetzt ist, oder dafs doch noch die Möglichkeit vorhanden war, dafs das Sinken oder Scheitern des Schiffes nicht eintrete[5a]). Es mufs ferner bewiesen werden,

---

5) Es ist irrig trotz § 706 Nr. 3 anzunehmen, dafs das H.G.B. die Frage, ob die relativ freiwillige Strandung, d. h. diejenige, für welche (weil unvermeidlich) nur ein relativ günstigerer Platz ausgesucht werden sollte, in grofse Haverei gehöre, offen lasse. Gerade dieser Fall sollte ganz besonders durch die Beschränkung der Nr. 3 Abs. 3 betroffen, Prot. S. 4087, andererseits also unter der dort gegebenen Voraussetzung zugelassen werden, vgl. Prot. S. 2646, 2653, so auch Urteil des preufs. Obertrib. vom 29. Oktober 1868, Entsch. Bd. 61 S. 218 (auch Seufferts Arch. Bd. 24 Nr. 146), vgl. Hans. V Nr. 21; Heck S. 263 nimmt dagegen an, dafs auf Grund allgemeiner Grundsätze solchenfalls grofse Haverei immer ausgeschlossen sei. — Vorübergehendes Angrundsetzen bis zur nächsten Flut ist keine „Strandung", Hans. II Nr. 126.

5a) Um solche Fälle nicht auszuschliefsen, wurde in Liverpool das Wort *„inevitably"* eingeschoben. Der Antragsteller gab folgendes Beispiel: Ein Schiff liegt vor Anker am Strande in See bei starkem Sturm. Die Gefahr

dafs der Schiffer pflichtgemäfs annehmen konnte, dafs die Strandung ein Mittel zur gemeinsamen Rettung von Schiff und Ladung sein werde. Es ist dagegen nicht Bedingung, dafs das Schiff wirklich reparaturfähig abgebracht wird[5b]).

2. Wird nur die Rettung der Ladung allein oder der Ladung und der Menschenleben, nicht die des Schiffes bezweckt, so liegt weder nach dem Gesetz noch nach York-Antwerpener Regel V grofse Haverei vor. Es mufs daher Nehmung von Schiff und Ladung (d. h. von feindlichen Kreuzern oder Seeräubern) zu befürchten sein, nicht des Schiffes allein bei freier Ladung (Bem. Nr. 7 zu § 700). Der Nehmung steht nicht die blofse Aufbringung (z. B. eines in Wahrheit zweifellos neutralen, aber einem Kriegsschiff verdächtigen) Fahrzeuges gleich, es mufs Kondemnation zu befürchten sein (Prot. S. 4087, 4087).

3. In betreff der Schäden, welche Abs. 2 der Ziff. 3 hervorhebt, namentlich der durch die Abbringung entstandenen, begründet es keinen Unterschied, ob dieselben durch specielle Anordnung des Schiffers, um das Schiff wieder flott zu machen, veranlafst werden, wie z. B. das Kappen von Masten, Werfen oder Löschung der Ladung, oder ohne solche entstanden sind. Es sind auch mittelbare Folgeschäden, wie z. B. Frachtverlust, nicht ausgeschlossen; die York-Antwerpener Regel V hebt solche ausdrücklich hervor (s. Bem. Nr. 1 zu § 715).

4. Zu den Kosten der Abbringung (in Ziff. 3 Abs. 2) gehören auch die Kosten für die Löschung, zeitweilige Bergung, eventuell auch der Wiedereinladung der Ladung, wenn jene für das Wiederflottmachen des Schiffes notwendig war (Entsch. des R.O.H.G. XIII S. 407), ebenso vorbereitende Kosten, z. B. Taucherkosten (vgl. Hans. II Nr. 72), nicht aber Kosten erfolgloser Versuche einer Abbringung.

5. Ein „Nichtabbringen“ im Sinne des Abs. 3 der Ziff. 3 liegt auch dann vor, wenn die Abbringung nur mit so aufserordentlichen Mitteln möglich ist, dafs dieselbe zu einer gewagten Spekulation wird und daher im gesetzlichen Sinne ein Totalverlust vorhanden ist, so dafs der Schiffer Kondemnation vor der Abbringung bewirkt und gemäfs § 530 das Schiff in gestrandetem Zustand verkauft (vgl. Bd. I S. 150 ff., 381). Es kann in solchem

---

besteht, dafs die Ankerkette reifst und das Schiff am Felsen zerschellt, möglich bleibt aber, dafs der Anker hält. Lichtet der Schiffer in solchem Fall die Anker und sucht für sein Schiff einen anderen Platz aus, wo es mit geringerer Gefahr stranden kann, so ist ein Havereiakt vorhanden. — Ähnlich liegt der Fall, wenn es noch möglich bleibt, ein leckes Schiff durch Pumpen oder mit Hülfe von Schotten über Wasser zu halten, aber doch Gefahr vorhanden ist. — Die Regeln VII, VIII und XII sind neben Regel V in allen Strandungsfällen anwendbar.

5b) Der Kongrefs zu Genua (vgl. N. 3 zu § 700) tadelt diese Regel und will — ebenso wie der Kongrefs zu Brüssel (*Actes* p. 419) — unbedingt freiwillige Strandung als Havereiakt zulassen.

Fall nicht nachträglich der Verlust in grofser Haverei liquidiert werden, wenn es dem Käufer thatsächlich gelingt, das Schiff in reparaturfähigem Zustand abzubringen [6]). Der formell nicht mehr geltende (oben S. 5) § 71 Nr. 2 der Einführ.-Verordnung von Mecklenburg-Schwerin sprach dies ausdrücklich aus wie folgt:

> *Die Bestimmung des Art. 708 Nr. 3 Abs. 3 des H.G.B. tritt auch dann ein, wenn das Schiff der Abbringung nicht werth erachtet worden ist, selbst wenn dem Käufer desselben demnächst die Abbringung gelingen sollte;*

gilt daher dem Sinn nach noch jetzt nicht nur für Mecklenburg, sondern überhaupt.

Anders, wenn der Schiffer nach der Strandung das Schiff mit der Besatzung verläfst und es der Bergung preisgiebt. Wird das Schiff in reparaturfähigem Zustand wirklich geborgen, so ist die gesetzliche Bedingung erfüllt. Der Bergelohn fällt unter die „Abbringungskosten" auch soweit, als derselbe nur das Schiff betrifft, andererseits aber auch dabei vorkommender Schaden der Ladung. Wird Schiff und Ladung gemeinsam geborgen, so gehört der Gesamtbergelohn in grofse Haverei (vgl. Bem. Nr. 9 und 10 zu § 700). Ist die Ladung besonders und allein geborgen, ohne dafs dies zum Wiederflottwerden des Schiffes nötig war (vgl. oben Nr. 4), so konkurriert der dafür bezahlte Bergelohn nur mit den von der Ladung zu bezahlenden Havereibeiträgen auf gleicher Linie (§ 768 Nr. 3) [7]). Heuer und Kost der Besatzung während der Abbringung fallen nicht unter grofse Haverei (vgl. oben I), auch dann nicht, wenn die Mannschaft mit hilft (oben S. 476, H.G.Z. VII, Nr. 227). Befördert der Schiffer die Ladung, wie in dem Fall R.O.H.G. XIII S. 405 ff., mit einem anderen Schiff weiter, so thut er daher gut, die Besatzung abzumustern, wenn möglich. Kann das Schiff nach der Abbringung die Reise nicht ohne vorgängige Reparatur fortsetzen und ist es gezwungen, zu diesem Zweck einen Nothafen aufzusuchen, so kann der Befrachter noch vor dem Einlaufen in den Nothafen gemäfs § 638 den Vertrag auflösen (R.O.H.G. XIII, S. 410 [8]), vgl. N. 9.

---

6) Soweit ist den Ausführungen von Lewis II S. 64 beizustimmen, gegen welche Heck S. 259 sich erklärt. Dagegen ist ein Verkauf des Schiffes aufser dem Fall des Notverkaufes (§ 530) ganz einflufslos, ebenso einflufslos ist es, ob die Ladung allein mit anderen Transportmitteln weiter befördert wird.

7) Es nimmt dagegen Lewis II S. 64 an, dafs die „Dereliktion" des Schiffes dem Notverkauf gleich stehe. Eine „Dereliktion" im eigentlichen Sinn ist solchenfalls aber nicht vorhanden, und es kann in diesem Fall keinen Unterschied machen, ob die zum Zweck der Abbringung erforderlichen Arbeiten von dem Schiffer beordert wurden oder nicht, da die grofse Haverei durch die Strandung eingetreten war, die Kosten der Abbringung nur Folgeschäden sind (vgl. Text Nr. 3).

8) Auch eine Anzahl fremder Rechte behandeln den Fall freiwilliger Strandung: Finnland (Art. 133 Nr. 2: es mufs ein „gröfserer Verlust" voraussehbar sein und das Schiff in allen Fällen wieder flott oder in dienstfähigem Zustand abgebracht werden), Dänemark und Norwegen (§ 188

B. Abbringung bei anderen Strandungsfällen.

(Ziffer 3 Abs. 4 und York-Antwerpener Regel VII, vgl. Regel VIII, XII.)

1. Die auf die Abbringung verwandten Kosten und dabei entstehenden Schäden gehen nach dem Gesetz in grofse Haverei, wenn nach den allgemeinen Voraussetzungen

a. nicht kontraktliche Leistungspflicht vorliegt (Bem. Nr. 10 zu § 700),
b. gemeinsame Gefahr für das festgeratene Schiff und seine Ladung vorhanden ist, die in solchem Fall nicht präsumiert wird und z. B. wo die Strandung in Flüssen oder Kanälen passiert ist, häufig nicht vorliegen wird, vgl. Hans. V Nr. 53 (O.L.G. 24. März 1884), VI Nr. 72 und Seuffert Bd. 40, 306 (Reichsgericht 6. Dezember 1884), R.G.Entsch. Bd. 44 S. 140, andrerseits Hans. XII, Nr. 74, XXI Nr. 117, aufserdem s. oben S. 467, 469 in N. 10. Aus jenem Grund ist in dem Binnensch.-Gesetz dieser Fall nicht besonders behandelt, vgl. Begründung S. 108 Abs. 2[9]).
c. ein vorbedachter, bewufster Rettungsakt vorliegt.

Nr. 4 und 5 nur nötig „gröfsere gemeinsame Gefahr", die abzuwenden ist, ersetzt werden Schäden, dagegen die Abbringungskosten nur im Fall der Nothülfe im Interesse von Schiff und Ladung), Schweden (§ 188 Nr. 5 verlangt auch noch, dafs „eine Aufopferung als darin liegend anzunehmen sei"), Holland (Art. 699 Nr. 15, 16 „zur Abwendung von Nehmung und Untergang oder anderer dringender Gefahr" alle Kosten und Schäden), Italien (Art. 643 Nr. 15 und 16 bei jeder Gefahr alle Kosten und Schäden), Frankreich (Art. 400 Nr. 8): Wenn die Strandung erfolgt zur Abwendung von *la perte totale ou la prise,* es werden nur die *„frais pour remettre à flot le navire"* erwähnt, die Schäden werden aber den allgemeinen Vorschriften zufolge ebenfalls vergütet, Lyon-Caën Nr. 913, und es ist nicht notwendige Voraussetzung, dafs das Schiff wieder flott wird, sondern der allgemeinen Theorie zufolge nur überhaupt ein Erfolg (*résultat utile*), Govare S. 101 ff., vgl. jedoch Courcy, *Questions* I p. 252 ff. Ebenso Spanien Art. 811 Nr. 6 und die belgische Praxis, Jacobs Nr. 433.

In England ist die Frage, ob freiwillige Strandung als grofse Haverei zu betrachten, noch nicht entschieden. Die älteren Schriftsteller waren dafür und auch die neueren neigen sich jetzt in der Mehrzahl der zustimmenden Ansicht zu, so Abbott (5. ed. p. 349, 13. ed. p. 643), Arnould (3. ed. p. 784), Carver, sect. 387 und 388 (auch relativ freiwillige Strandung). Lowndes p. 138 ff. zustimmend, jedoch unter Ausschlufs relativ freiwilliger Strandung. Die Dispacheure befolgen aber bis jetzt eine ablehnende Haltung, vgl. *The Customs of Lloyds* II, mitgeteilt von Heck S. 707, die auch von der *association of average adjusters in Rule 14 after the report of* 1887 angenommen sind, Heck S. 707, ebenso Maclachlan p. 712, vgl. Renton, *Encyclopaedia of the law of England* I p. 429. In Nordamerika hält man freiwillige Strandung einschliefslich der relativ freiwilligen Strandung, wenn nur diese sich von der unvermeidlichen unterscheidet, für die gemeinsame Rettung günstiger ist, auch dann für grofse Haverei, wenn das Schiff nicht gerettet wird, so namentlich in den Urteilen des Supreme Court in den Sachen Columbian Jns Co. c./a. Ashby (1839) und Barnard c./a. Adams (Richter Story im ersteren, Grier im letzteren Fall), wenn auch nicht unter ungeteiltem Beifall der Schriftsteller, vgl. Parsons I p. 371 bis 372, Lowndes p. 120—134.

9) Wird Ladung vor oder bei der Abbringung zum Zweck derselben

Der Schiffer, der lediglich mit eigener Kraft des Schiffes die Abbringung versucht oder bewirkt, mufs also in dem Bewufstsein handeln, wenigstens eventuell (z. B. durch Überanstrengung seiner Maschine) ein Opfer zu bringen, vgl. Bem. Nr. 6 zu § 700 und York-Antwerpener Regel VII

Geschieht die Abbringung nicht auf Geheifs des Schiffers, sondern von freiwilligen Bergern, so liegt kein Fall der Ziff. 3 Abs. 4 vor, denn hier tritt die grofse Haverei erst mit der Abbringung ein (anders im Fall A, wo dieselbe durch die Strandung eingetreten war), es müssen daher bei derselben die Voraussetzungen des § 700 erfüllt sein. Schäden, welche freiwillige Berger anrichten, bleiben also besondere Haverei.

2. Vorausgesetzt wird auch hier, dafs die Abbringung wirklich gelingt (Prot. S. 2756, H.G.Z. IX Nr. 166, vgl. oben Bem. Nr. 4 und 5 zu A); dagegen ist nicht notwendig, dafs das Schiff nach der Abbringung noch reparaturfähig war, es genügt, wenn es als Wrack abgebracht wird und in demselben die Ladung in Sicherheit gebracht wurde. Kosten, die unter Ziffer 2 fallen (oben III), sind nach jener Vorschrift jedenfalls umlagefähig, auch wenn die Abbringung nicht gelingt (ebenso York-Antw. Regel VIII).

3. Der Abs. 4 bezieht sich, wie dies aus der Fassung hervorgeht, auch auf den Fall, wo das Schiff absichtlich auf den Strand gesetzt war, aber ohne alle Hoffnung auf seine Erhaltung, also lediglich in der Absicht, die Ladung zu retten (vgl. Prot. S. 2652).

4. Von den Schäden sind zur Havarie grosse nur zu rechnen die dem Schiff und der Ladung absichtlich, d. h. vorsätzlich zum Zweck der Abbringung (Bem. 6 zu § 700), zugefügten, nicht aber die durch die Strandung verursachten, auch nicht die durch die

---

herausgeschafft, um nach der Abbringung wieder eingeladen zu werden, so sind die entstehenden Kosten der Aus- und Wiedereinladung ein Teil der „Abbringungskosten“. Ist zu diesem Zweck eine Leichterung erfolgt, so liegt ein besonderer Fall des § 706 Nr. 2 vor. War aber lediglich zum Zweck der besonderen Rettung die Ladung vor der Abbringung herausgebracht, ohne dafs dies für die Abbringung nötig war, oder als nötig angesehen wurde und werden konnte, so fallen diese Kosten auf die Ladung allein, auch wenn die Ladung nach der Abbringung wieder (auf Kosten des Befrachters) in das Schiff eingeladen und weiter befördert wird, andererseits die Kosten der Abbringung des Schiffs auf das Schiff allein, denn in solchem Fall war die Haverei, die hier (im Gegensatz zu dem Fall der freiwilligen Strandung) in der Abbringung selbst besteht, bis die Ladung von dem Schiff sich trennte, noch nicht „eingetreten“ (vgl. R.O.H.G.Entsch. XIII S. 410). Vgl. jedoch N. 17 zu § 700. Der Befrachter kann das Resultat der Abbringung abwarten. Erweist sich das Schiff nach der Abbringung noch als reisefähig, so kann er wieder einladen und Fortsetzung der Reise fordern. Erweist es sich als reparaturbedürftig, so kann er zur Vermeidung von Beiträgen zu den Nothafenkosten (§ 706 Nr. 4) den Frachtvertrag gegen Erlegung voller Fracht gemäfs § 638 auflösen, vgl. R.O.H.G.Entsch. XIII S. 410. Mit Unrecht wird dagegen Prot. S. 2657 anscheinend angenommen, dafs jede Abbringung des Schiffes allein vor definitiver Trennung von Schiff und Ladung in grofse Haverei gehöre.

letztere mittelbar herbeigeführten. Schäden also, welche durch die Abbringung selbst unwillkürlich dem Schiffe zugefügt werden, wie z. B. der Schaden, den das Schiff am Kiel dadurch erleidet, dafs es durch ein vorgespanntes Dampfboot über den Strand eine Strecke weit hinweggezogen wird, sind nicht in Havarie grosse zu ersetzen (Prot. S. 2657), wohl aber Schäden der Ladung, welche lediglich infolge einer zum Zweck der Abbringung notwendigen und deshalb angeordneten zeitweiligen Löschung der Ladung entstehen (vgl. York-Antwerpener Regel XII, dazu unten N. 15a). An Schiffsschäden werden also hauptsächlich nur Schäden des Oberbaues, die lediglich eine Folge des Abbringens sind, in Betracht kommen, vgl. Lowndes p. 117. Reichsgericht Seuffert Bd. 40, 306 (Hans. VI Nr. 72) scheint hier zu weit zu gehen.

5. Die Regel VII der York-Antwerpener Regeln greift nur einen Punkt heraus, im übrigen bleibt das Gesetz anwendbar (vgl. Bem. Nr. 10 zu § 700).

V. Nothafenkosten.

(Ziffer 4 Abs. 1—3 York-Antwerpener Regeln X, XI und XII.)

1. Der Schiffer darf nur im gemeinsamen Interesse von Schiff und Ladung einen Nothafen anlaufen (vgl. Bd. I S. 400, 401). Geschieht dies, weil im Fall der Fortsetzung der Reise beiden gemeinsame Gefahr droht, so ist das Einlaufen in den Nothafen ein Fall der grofsen Haverei[9a]). Es wird nicht, wie in den Normalfällen des § 700, gegenwärtige Gefahr verlangt, es genügt eine drohende Gefahr. Der Unterschied ist in Bem. Nr. 4 zu § 700 erörtert. Es mufs die Wahrscheinlichkeit des Eintrittes der Gefahr im Fall der Fortsetzung der Reise so naheliegend sein, dafs ein ordentlicher Schiffer verständigerweise das Anlaufen eines Nothafens als geratsam ansehen durfte (vgl. R.O.H. Entsch. Bd. 8 S. 298 [Blockade], Bd. 23 S. 344 ff., R.G.Entsch. Bd. 38 Nr. 1, Bd. 39 Nr. 4, Prot. S. 2662—2664). Eine in regelmäfsigem Verlauf der Reise vorkommende notwendige Überwinterung in einem Zwischenhafen, auf welche bei der Frachtsetzung Rücksicht genommen wurde, gehört nicht hierher, vgl. Bem. Nr. 10 zu § 700 (anders Binnensch.-Gesetz § 82 Nr. 5). Auch die York-Antwerp. Regeln X und XI verlangen hier nur „aufserordentliche Umstände, die das Anlaufen des Nothafens notwendig machen".

2. Der Grund der Gefahr kann eine schon erfolgte Beschädigung des Schiffes sein, welche eine Reparatur erfordert, wenn die Fortsetzung der Reise nicht gefährdet sein soll. Diese Beschädigung kann wieder entweder durch besondere Haverei ver-

9a) Es ist nicht notwendig, dafs die Ladung sich bei dem Einlaufen des Schiffs in den Nothafen noch an Bord desselben oder eines Leichters befindet, sondern nur, dafs Fortsetzung der Reise mit Ladung beabsichtigt wird, vgl. oben S. 470 und unten S. 534.

anlafst sein, z. B. das Schiff ist durch Berührung eines Steines im Fahrwasser oder durch Wind und Wetter beschädigt, oder durch grofse Haverei, z. B. die Masten sind gekappt, um ein Kentern zu vermeiden. Es kann der Grund der Gefahr aber auch nur der sein, dafs das Schiff sich rechtzeitig vor einer gefahrbringenden Beschädigung oder dem Untergang schützen will, z. B. in schweren Stürmen (R.O.H.G. Bd. 23 S. 344 bis 347), — anders, wenn der Nothafen nur aus „blofsen Zweckmäfsigkeitsgründen oder nautischen Erwägungen", wie z. B. wegen andauernder widriger Winde aufgesucht wird (Prot. S. 2661 ff.) oder weil der Bestimmungshafen zur Zeit durch Eis versperrt ist u. s. w. — ferner Notwendigkeit der Ergänzung der Mannschaft, das Ausgehen von Proviant, Wasser und Kohlen (vgl. H.G.Z. VIII Nr. 80, Prot. S. 2665), Entstehen eines Brandes an Bord, der unterwegs nicht gelöscht werden kann u. s. w. Über die Fälle der Kriegsgefahr, Blockade u. s. w. hat das Gesetz in den §§ 629, 635 besondere Vorschriften gegeben, nach welchen, auch wenn nicht ein Nothafen angelaufen wird, die Aufenthaltskosten und die Kosten des Ein- und Auslaufens umgelegt werden, sobald ein Nothafen wegen des Hindernisses angelaufen wurde, gleichgültig, ob solchenfalls wirklich „gemeinsame Gefahr" das Anlaufen eines solchen notwendig machte oder nicht (vgl. Bem. Nr. 1 zu § 635). Abgesehen von den Fällen der §§ 629, 635 ist eine selbständige grofse Haverei nicht vorhanden, wenn das Schiff in dem Abgangshafen oder einem Zwischenhafen (der aus anderen Gründen angelaufen ist), wenn auch wegen gemeinsamer Gefahren, liegen geblieben ist, vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. 25 S. 138 ff., Hans. IV Nr. 64, XV Nr. 40 (Seuffert Bd. 50 S. 265, Bolze II Nr. 963, and. Mein. Heck S. 309 ff.). Ein solches Liegenbleiben kann also nur als Folgehandlung eines vorhergehenden Aktes grofser Haverei unter solche fallen (s. unten Nr. 9). Dagegen kann der Abgangshafen oder ein Zwischenhafen zum Nothafen werden, wenn das Schiff in diesen Hafen wegen drohender gemeinsamer Gefahr zurückkehren mufste, R.G.Entsch. Bd. 14 Nr. 14[10]), vgl. York-Antw. Regel X a.

10) Das Urteil des O.L.G. Hamburg vom 5. März 1880, Hans IV Nr. 64 scheint annehmen zu wollen, dafs der Zwischenhafen auch dann als Nothafen zu behandeln sei, wenn das Schiff z. B. wegen Kolbenbruches die Reise nicht weiter hätte fortsetzen können, also diesen Hafen auch dann hätte anlaufen müssen, wenn es dort nicht zu laden oder zu löschen hatte (vlg. Urt. vom 11. Februar 1899, Hans. XX Nr. 34, Seufferts Arch. Bd. 54 Nr. 167 zu § 82[6] Binnensch.Ges.). Ähnlich Ulrich S. 30 in Ausdehnung auf den Orderhafen. Diese Ansicht widerspricht dem Gesetz. Nothafen ist nur ein solcher, den das Schiff nicht schon in ordnungsmäfsiger Ausführung seiner Frachtreise einlaufen mufste. Der Havereifall besteht in dem Einlaufen in diesen Hafen, nicht schon allein in dem Ereignis, welches das Einlaufen veranlafste oder nötig machte, R.O.H.G. XIII S. 408 ff. Deshalb werden eben die Kosten des Ein- und Auslaufens vergütet. Ulrich will für obige Fälle letztere und überhaupt solche Kosten streichen, die auch sonst erwachsen wären, die übrigen Kosten dagegen umlegen. Das

2. Übt die Ladung im Nothafen, wenn das Schiff dort repariert werden mufs, gemäfs §§ 638, 641 Nr. 4 das Recht aus, den Frachtvertrag zu lösen, so befreit sie dies nicht von der Beitragspflicht zu den gesamten Nothafenkosten einschliefslich der nach ihrer Löschung erwachsenen, weil alle diese Kosten die Folge des schon vorhandenen Havereiaktes (des Einlaufens in den Nothafen) sind, vgl. Bem. Nr. 5 zu § 700 a E., Prot. S. 2428; Ahlers, Einführung der York und Antw. Rules (1878) S. 11[11]). Aber es können sich diese Kosten solchenfalls (abgesehen von den wegfallenden Kosten einer Wiedereinladung und Weiterlagerung) verringern, wenn das Schiff nämlich, durch definitive Löschung der vollen Ladung bei Rücktritt des Befrachters frei geworden, selbst die Reise in den Bestimmungshafen aufgiebt, vgl. York-Antwerp. Regel XI. Verkauf der Ladung im Nothafen oder Weiterbeförderung mit anderem Schiff steht rechtlich dem bisher behandelten Fall gleich. — Wird das Schiff kondemniert, so fallen weitere das Schiff betreffende Kosten fort, während Kosten der Lagerung der Ladung noch bis zur Weiterbeförderung liquidiert werden können, vgl. Heck S. 306, anders York-Antwerp. Regel X c.

3. Kosten des Einlaufens und Auslaufens sind nur die gerade durch das Ein- oder Auslaufen selbst verursachten Kosten, wie Lotsgelder, Hafengelder, Leichterkosten, Schlepplöhne im Hafen oder von der Reede in den Hafen und umgekehrt, Kosten zollamtlicher Überwachung, Mehrverbrauch an Kohlen u. s. w., nicht die Kosten der Reise bis zum Nothafen oder von demselben aus. Die Kosten der letzteren fallen also nur dann unter grofse Haverei, wenn wegen gegenwärtiger gemeinsamer Gefahr besondere Aufwendungen zu diesem Zweck, wie z. B. Schlepplöhne, Hülfslöhne gemacht sind, die sich als selbständige Akte grofser Haverei gemäfs § 700 charakterisieren, vgl. R.O.H.G. XIII S. 412, Hans. IV Nr. 64, IX Nr. 8, IX Nr. 84 (Urteil des Reichsgerichts vom 28. März 1888 auch Seuffert Bd. 44 Nr. 40)[12]).

4. Aufenthaltskosten im Nothafen, sei es des Schiffes, sei es der Ladung, kommen nach Abs. 3 nur für die Zeit der Fortdauer des Grundes, welcher das Einlaufen veranlafste, in Anrechnung. Ist also z. B. der Nothafen zwecks notwendiger Aus-

---

kommt auf eine teilweise analoge Anwendung der Grundsätze vom Nothafen auf diese Fälle hinaus. Eine solche ist aber abzulehnen, weil der Havereifall des Nothafens ein singulärer, anomaler Fall der grofsen Haverei ist, der keine Analogie verträgt. Weiter gehen jedoch die York-Antwerpener Regeln, s. Text Nr. 9.

11) So richtig Heck S. 305 Anders entscheidet O.L.G. Hamburg Urt. vom 17. Dezember 1887, Hans. IX Nr. 8 unter Berufung auf § 718, Finnland (Art. 133 Nr. 3) und Skandinavien (§ 188 Nr. 8) lassen Aufenthaltskosten von Schiff und Ladung nur bis zu dem Zeitpunkt passieren, wo es bestimmt wurde, dafs die Reise im Nothafen ende.

12) Auch ein Aufenthalt, den das Schiff auf der Reise zum Nothafen, z. B. durch Einfrieren, erleidet, oder besondere Havereien, die es auf dieser Reise davon trägt, fallen nicht unter die grofse Haverei, s. N. 15 zu § 700.

besserung des Schiffes angelaufen, so sind die Kosten des Aufenthaltes nur auf solange umzulegen, bis das Schiff repariert wurde oder bei ordnungsmäfsiger Fürsorge repariert werden konnte. Bleibt es nach beendeter Reparatur länger liegen, weil inzwischen der Hafen zugefroren ist oder weil widrige Winde das Auslaufen verzögern, so ist der dadurch verursachte weitere Aufenthalt besondere Haverei, vgl. R.O.H.G. XIII S. 412 und XXIII S. 347, R.G.Entsch. XXXIX S. 11. Es wird aber auch in dem Gesetz vorausgesetzt, dafs der Aufenthalt nur die Folge des Anlaufens eines Nothafens war. War der Aufenthalt aus einem anderen Grunde, der nicht als grofse Haverei anzusehen ist, auch dann nötig, wenn das Schiff den Nothafen nicht anlief, so fallen die Kosten des Aufenthaltes nicht unter grofse Haverei, selbst wenn der Grund fortdauert, wegen dessen das Schiff den Nothafen aufsuchte, R.G.Entsch. cit. [13]).

5. Aufenthaltskosten des Schiffes (vgl. in betreff des ausländischen Rechts N. 18). Hier kommen aufser den Auslagen für den Standort des Schiffes namentlich Heuer und Kost der Schiffsbesatzung (auch vorübergehender Hülfskräfte Bd. I S. 154), sowie nötigenfalls Kosten für deren besondere Unterbringung an Land (z. B. während einer Reparatur) in Betracht. Die Kosten für die Unterbringung von Passagieren eines Passagierschiffes im Nothafen gehören nicht hierher (vgl. oben I a. E. H.G.B. § 671, Urt. des Oberger. Hamburg vom 18. Febr. 1876, H.G.Z. IX Nr. 98) [13a]).

6. Aufenthaltskosten und weitere Kosten der Ladung. Die Ladung verursacht nur dann besondere Kosten im Nothafen, wenn dieselbe dort gelöscht werden mufs. Mufs dies nur infolge einer solchen Beschaffenheit der Ladung geschehen, welche mit dem Grund des Einlaufens in den Nothafen nicht im Zusammenhang steht, z. B. weil dieselbe bei längerem Aufenthalt im Schiff dem Verderben ausgesetzt ist, so gehören die Kosten

13) Der von dem Reichsgericht entschiedene Fall war folgender: Das Schiff „Mira" war aus Gefahr, von Treibeis erdrückt zu werden, auf der Fahrt nach Flensburg in den Nothafen K. eingelaufen. Die Flensburger Föhrde war damals schon zugefroren, das Schiff fror auch in dem Nothafen ein und verliefs denselben, sobald die Eissperre gehoben war. Die Aufenthaltskosten wurden nicht zur grofsen Haverei gerechnet, weil dieselben auch ohne die letztere erwachsen wären, da die Eissperre des Bestimmungshafens einen Aufenthalt aufserhalb desselben nötig machte und es daher nicht erheblich sei, ob auch noch fortdauernd auf dem offenen Wasser Treibeis die Fortsetzung der Fahrt hinderte. — Diese Entscheidung darf nicht dahin mifsverstanden werden, dafs jedes Einfrieren im Nothafen die weitere Berechnung von Aufenthaltskosten (z. B. während der Fortsetzung einer Reparatur, wegen deren Vornahme der Nothafen angelaufen werden mufste) hindert. Friert das Schiff im Nothafen ein, während der Bestimmungshafen offen bleibt, so kann das Schiff Aufenthaltskosten liquidieren, so lange der Grund fortwirkt, der es in den Nothafen getrieben hat, R.O.H.G. XXIII S. 347.

13a) Die Liquidation von Mannschaftskosten darf nicht zur Bereicherung des Verfrachters führen. Daher ist Umlage gewöhnlicher Kosten dieser Art unzulässig bei Zeitfracht, wenn diese im Nothafen fortentrichtet wird, weil ein Fall des § 638 nicht vorliegt, vgl. Prot. S. 2667, 2724.

nicht zur grofsen Haverei. Hatte das Schiff dagegen wegen der Beschaffenheit der Ladung den Nothafen anlaufen müssen, z. B. wegen Selbstentzündung, und macht derselbe Grund die Löschung nötig, so gehören die entstehenden Kosten zur Haverei. Ebenso dann, wenn der Havereigrund die Notwendigkeit einer Ausbesserung des Schiffes ist und diese die Löschung erfordert[14]). An Kosten kommen in solchen Fällen in Anrechnung nur die in Abs. 2 genannten, nicht dagegen Schäden der Ladung, welche infolge Löschung oder Lagerung entstehen (s. Citate oben unter I)[15]). Die Praxis rechnet aber unvermeidliche Verluste an der Menge loser Ladung, die bei dem Löschen oder Laden entstehen (sogenannte Spillage), unter die „Kosten des Verbringens von Bord oder an Bord", Hans. V Nr. 2 (O.L.G.Urt. 3. Dezember 1883), Hans. X Nr. 81, R.O.H.G. VIII S. 220. In Konsequenz dieser Praxis würde dasselbe bei leckenden Waren in betreff des unvermeidlichen Verlustes durch Leckage bei dem Löschen und Laden anzunehmen sein. Dagegen fallen Verluste an Menge während der Lagerung (Schwinden, Leckage) unter besondere Haverei. Die York und Antwerp. Regel XII stellt alle Schäden oder Verluste, die direkt durch die Vornahme[15a]) der Löschung, Lagerung, Wiedereinladung entstehen, den Kosten gleich, ähnlich Finnland, Art. 133 Nr. 3.

7. Kosten der Ausbesserung des Schiffes[16]) gehören niemals in grofse Haverei, wenn der Schaden selbst besondere Haverei ist. Dies gilt auch dann, wenn zur Ersparung weiteren Aufenthalts nur eine vorläufige Reparatur vor-

14) Die Ausbesserung des Schiffes im Nothafen darf nicht weiter ausgedehnt werden, als zur sicheren Fortsetzung der Reise erforderlich ist. Ist es also möglich, ohne das Schiff ins Dock oder auf Helgen zu bringen, somit ohne Löschung der Ladung, das Schiff insoweit zu reparieren, so mufs dies geschehen und die Löschung unterbleiben. Der Schiffer ist jedoch nicht verpflichtet, gegen das Interesse seines Reeders eine solche lediglich vorläufige Reparatur im Nothafen vorzunehmen, die bei der späteren umfassenden Reparatur wertlos wird. And. Mein. O.L.G. Hamburg im Urteil vom 10. Oktober 1881, Hans. II Nr. 72, wogegen Heck S. 215.

15) Skandinavien § 188 Nr. 3 rechnet Schäden, die durch Laden oder Löschen mit Leichtern oder auf sonst ungewöhnliche Art geschieht, in Havarie grosse.

15a) d. h. durch diese allein (Spillage, schlechte Leichter und Lagerhäuser, Lagern im Freien, Unterlassung der Wiedereinladung) nicht vermittelt durch innere Beschaffenheit (Faulen oder Rosten durch Veränderung der Temperatur) oder neue Zufälle (z. B. Brand) vgl. Hans. XVIII Nr. 6, Ahlers, Rules von 1890 S. 23 f.

16) Stellt sich heraus, dafs die Reparatur in dem gewählten Nothafen nicht zu beschaffen ist, so dafs das Schiff zu diesem Zweck in einen anderen Hafen verbracht werden mufs, so erscheint dieser Hafen als ein zweiter Nothafen, von dem dasselbe gilt, wie von dem ersten. Schlepplohn nach einem zweiten Hafen kann somit nur dann in Havarie grosse liquidiert werden, wenn das Schleppen als ein selbständiger Akt grofser Haverei erscheint (Text Nr. 3) oder wenn das Schleppen Kosten ersparte (Text Nr. 8), d. h. die Reparatur im ersten Hafen möglich, aber nur mit weit gröfseren Kosten möglich war, vgl. Text Nr. 8.

genommen wurde, die später wertlos wird (vgl. oben N. 14), Hans. II Nr. 72, Heck S. 215, Maclachlan S. 714, Lowndes S. 115[17]), ebenso wenn und soweit die Reparatur im Nothafen kostspieliger ist als im Bestimmungshafen. Taucherkosten, die lediglich aufgewandt werden, um den Umfang der Schäden am Boden des Schiffes festzustellen, passieren ebensowenig (a. M. O.L.G. Hamburg Hans. II Nr. 72), es sei denn, dafs gegenwärtige gemeinsame Gefahr für Schiff und Ladung als vorhanden angenommen oder vermutet wurde und werden konnte und die Besichtigung die etwa erforderliche gemeinsame Rettung vorbereiten sollte.

Besondere Haverei, welche Schiff oder Ladung oder beide im Nothafen trifft, bleibt besondere Haverei, wie z. B. eine Schiffskollision im Nothafen, H.G.Z. III Nr. 304, vgl. oben I und Bem. Nr. 9 zu § 700.

8. Stellvertretende Kosten. Lassen sich durch andere Mafsnahmen Kosten ersparen, welche sonst als Nothafenkosten erwachsen und in grofse Haverei zu rechnen wären, so handelt der Schiffer im Interesse aller Beteiligten, wenn er diesen billigeren Weg wählt. Was die York und Antw. Regel X d vorschreibt, gilt also auch ohne diese (vgl. Hans. II Nr. 72), jedoch mit der Modifikation, dafs die Weiterbeförderung der Ladung mit einem anderen Schiffe nur dann einseitig gestattet ist, wenn eine Klausel des Frachtvertrages diese zuläfst (vgl. § 565)[18]).

17) Anders Skandinavien § 188 Nr. 7 Abs. 5 und die Praxis in Nordamerika, Parsons I p. 392.

18) In England findet eine andere Art der Behandlung der Nothafenkosten als auf dem Kontinent und in Nord-Amerika (vgl. unten) statt. Man unterscheidet hier, ob die Veranlassung zur Aufsuchung eines Nothafens durch eine Beschädigung gegeben war, die sich als Akt grofser Haverei darstellt oder nicht. Ersteren Falles rechnet man auf Grund der Entscheidung des *court of appeal* im Fall Atwood c./a. Sellar & Co. (abgedruckt bei Ulrich S. 410 ff., s. auch Goldschmidts Zeitschr. Bd. 28 S. 351 ff.) in Havarie grosse die Kosten des Ein- und Auslaufens, die Kosten einer im Interesse gemeinsamer Sicherheit oder der Reparatur des Schiffes notwendigen Löschung und Wiedereinladung, sowie der Lagerung. Im letzteren Fall rechnet man dagegen auf Grund der Entscheidung des *House of Lords* in Sachen Svendson c./a. Wallace nur die Kosten des Einlaufens und einer zu den obgedachten Zwecken notwendigen Löschung in Havarie grosse, während die Kosten der Wiedereinladung und des Auslaufens dem Schiff (beziehentlich der Fracht) allein, die Kosten der Lagerung der Ladung allein zur Last fallen. Heuer und Aufenthaltskosten des Schiffes werden in keinem der beiden Fälle in Havarie grosse gerechnet. Früher galt nach der Praxis der Dispacheure in beiden Fällen ganz dasselbe und zwar im wesentlichen, was jetzt im letzteren Fall gilt. Man gründete dies auf das sogenannte *common safety Princip* (im Gegensatz zu dem auf dem Kontinent geltenden *common benefit System*), wonach der Regel nach nur die Kosten, welche aufgewandt werden, um Schiff und Ladung in Sicherheit zu bringen, in Havarie grosse gehören, also nicht Kosten, die nach Trennung beider oder durch eine Thätigkeit entstehen, welche lediglich zur Fortsetzung der Reise nötig wird. Dies Princip ist also jetzt in Fällen ersterer Art durchbrochen: Abbott p. 637—642, insbesondere p. 640, Lowndes p. 182 bis 217, wo p. 215/216 die Beschlüsse der Dispacheure auf Grund der citierten

9. Die York-Antwerpener Regeln von 1890 wenden, über unser Gesetz hinausgehend, die Grundsätze über Nothafenkosten teilweise auch dann an, wenn das Schiff nach Beladung in einem anderen Hafen als dem Nothafen, insbesondere im Abladehafen (Hafen der Ausreise), dem Orderhafen oder einem Zwischenhafen liegen bleiben mufste aus Gründen, die sonst das Anlaufen eines Nothafens rechtfertigen würden, insbesondere also auch zum Zweck einer Reparatur, die durch besondere Haverei erforderlich wurde und zur Fortsetzung der Reise nötig war. In diesem Fall rechnen die Regeln in grofse Haverei:

a. Aufenthaltskosten des Schiffs in demselben Umfang wie bei dem Aufenthalt im Nothafen während der Dauer des Extraaufenthalts (Regel XI).
b. Kosten des Aus- und Wiedereinladens sowie der Lagerung einschliefslich Nebenschäden in demselben Umfang und den gleichen Voraussetzungen, wie solche im Nothafen grofse Haverei sein würden (vgl. Regel X b, c, XI, XII).

Der Grundsatz der stellvertretenden Kosten ist auch hier anwendbar (Regel X d).

---

beiden Entscheidungen mitgeteilt werden. Nach letzteren behandelt man Schäden an der Ladung überall den Kosten gleich, wo also z. B. Kosten der Lagerung in Havarie grosse gehen, da werden auch Schäden dazu gerechnet, welche durch die Lagerung entstehen, vgl. York-Antwerpener Regel XII. — In Frankreich (ebenso die Gesetze, welche wesentlich auf französischer Grundlage beruhen, wie z. B. Türkei, Ägypten, Griechenland) werden nach Art. 400 Nr. 6, Art. 403 Nr. 4 des *Code* Aufenthaltskosten des Schiffes nur dann in Havarie grosse gerechnet, wenn Zeitfracht vorliegt, welche für diese Zeit nicht zu zahlen ist, jedoch ist auch dies nur für den Fall unstreitig, dafs die Veranlassung des Aufsuchens eines Nothafens ein Akt grofser Haverei war, vgl. Lyon-Caën Nr. 917, 918. Im übrigen befolgt man in der Praxis die gleichen Grundsätze wie bei uns, vgl. Lyon-Caën Nr. 919, 920. Es gehen mit uns auch in betreff der Aufenthaltskosten des Schiffes konform: Holland Art. 699 Nr. 9, Belgien Art. 103 Nr. 2, Skandinavien Art. 188 Nr. 8, Finnland Art. 133 Nr. 3, Rufsland vgl. Ulrich S. 253, Italien Art. 643 Nr. 11, Argentinien Art. 1316 Nr. 9, Chile Art. 1090 Nr. 14. Dagegen behandeln die Seegesetze der spanischen Gruppe (Spanien, Portugal, Mexico, Peru und andere südamerikanische Gesetze) die Aufsuchung eines Nothafens überhaupt nicht als einen selbständigen Fall der Havarie gro se, sie legen vielmehr grundsätzlich in den Fällen, in denen es gesetzlich gestattet ist, einen Nothafen aufzusuchen (*arribadas forzosas*), die sämtlichen dadurch erwachsenden Kosten dem Schiff zur Last, vgl. z. B. Spanien Art. 821, Portugal Art. 656. Jedoch ist anzunehmen, dafs auch nach diesen Gesetzen Nothafenkosten in Havarie grosse gehen, wenn die Veranlassung des Aufsuchens des Nothafens ein Fall grofser Haverei war, vgl. Ahlers, Einführung u. s. w. (1878) S. 11. Es gestatten aber auch für diesen Fall Spanien Art. 811 Nr. 10 (ebenso Peru Art. 970 Nr. 40, Mexico Art. 886 Nr. 10) die Berechnung von Aufenthaltskosten des Schiffes in Havarie grosse nur dann, wenn Zeitfracht vorliegt, die während dieser Zeit nicht fort entrichtet wird.

In betreff Nordamerikas vgl. Ulrich S. 439 ff. Es werden dort im wesentlichen gleiche Grundsätze wie bei uns befolgt. Jedoch werden dort auch Schäden der Ladung, die bei dem Löschen, Laden und Lagern erwachsen, umgelegt mit Ausnahme solcher Verluste, die durch inneres Verderben oder die Zögerung entstehen, Aufenthaltskosten des Schiffes werden schon für die Reise zum Nothafen mit berechnet.

Nach unserm Gesetz gehören dagegen die Kosten zu a und b nur dann, wenn das Schiff wegen eines in grofser Haverei erlittenen Schadens repariert wird, die Kosten zu a aufserdem im Fall des § 635 in grofse Haverei (vgl. oben Nr. 2). Wird das Schiff wegen Schäden aus besonderer Haverei repariert, so trägt nach dem Grundsatz des § 701 bei dadurch nötiger Aus-, Wiedereinladung und Lagerung jeder Teil seine Kosten und Schäden allein. Die Kosten des Aus- und Wiedereinladens werden zwischen dem Eigentümer des Schiffs und der Ladung nach den Grundsätzen der §§ 561, 593 zu verteilen sein.

VI. Verteidigung gegen Feinde und Seeräuber, sowie Loskauf.

(Ziffer 5 und 6.)

1. Begriff des Seeraubes s. Gareis in v. Holtzendorff, Handbuch des Völkerrechtes II § 108 S. 567 ff.[19]), der Schiffsbesatzung s. Bd. I S. 154 ff., oben S. 57 N. 8, vgl. auch Seem.Ordn. § 32.

2. Loskauf von Kriegführenden liegt vor in den sogenannten Rancionierungsverträgen, durch welche ein aufgebrachtes Schiff sich mit seiner Ladung gegen ein Geldopfer löst, bevor es im feindlichen Hafen kondemniert ist. Stellt der Schiffer dem feindlichen Schiff eine Verschreibung über die Loskaufsumme aus, so ist die daraus entstehende Forderung durch ein Pfandrecht am Schiff mit dem Vorrecht aus § 754 Nr. 4 H.G.B. geschützt. Diese Verträge scheinen veraltet zu sein, sind in den letzten Seekriegen nicht mehr vorgekommen, und eine Reihe von Staaten haben ihren Schiffen den Loskauf verboten, wie Schweden, Dänemark, Rufsland, Holland und Spanien. In England ist nur Loskauf vom Feind, also nicht Loskauf neutraler Schiffe verboten. Es wird der Führer eines neutralen Schiffes, das wegen Kontrebande angehalten wird, zum Loskauf von Schiff und Ladung unter der Herrschaft der Pariser Deklaration vom 16. April 1856 aber nicht schreiten dürfen, wenn das Schiff weitere Ladung hat und die Kontrebande nicht mit Wissen des Reeders transportiert wird, da ersterenfalls die weitere Ladung, anderenfalls das Schiff nicht kondemniert werden kann. Ähnlich, wenn ein unfreies Schiff auch freie (neutrale) Ladung an Bord hat. In allen diesen Fällen liegen verschiedene Sonderinteressen vor, welche nur im Reklameverfahren (§ 707 Nr. 2) gewahrt werden können. — Loskauf von Seeräubern betrifft dagegen stets ein gemeinsames Interesse von Schiff und Ladung. Was die Seeräuber von Schiff oder Ladung rauben, ist besondere Haverei, vgl. l. 2 § 3

19) Der *Code de commerce* zählt gleichfalls Art. 400 Nr. 6 *les pansements et nourriture des matelots blessés en défendant le navire* zu den *avaries communes*, vgl. im übrigen Lyon-Caën § 926. Das englische Recht rechnet die Ansprüche der Besatzung nicht zur grofsen Haverei Ebensowenig gehören die bei einer Verteidigung dem Schiff oder der Ladung zugefügten Beschädigungen noch die verbrauchte Munition dazu (Abbott a. a. O., Lowndes S. 96).

de lege Rhodia. Aufenthaltskosten in solchen Fällen sind besondere Haverei.

VII. Verluste und Kosten bei Aufbringung der Havariegelder und Kosten der Auseinandersetzung.

(Ziffer 7.)

1. In betreff des Verkaufes von Gütern während der Reise zur Deckung von Kosten grofser Haverei vgl. §§ 538, 539.

2. Verschafft sich der Schiffer durch eine Tratte auf die Reederei das nötige Geld, so kann eine doppelte Vorschufsprovision entstehen, nämlich erstens am Havereiort, wo Geld auf diese Tratte vorgeschossen wird, zweitens seitens der Reederei selbst, wenn dieselbe diese Tratte honoriert, Hans. V Nr. 53, VI Nr. 72 (Seuffert Bd. 40, S. 306), aufserdem kann die Reederei auch Assekuranzprämie berechnen, selbst wenn sie nicht bei einem Dritten versichert, s. cit. Urteil. Bodmereiprämie für Geld zur Deckung der Heuer im Nothafen Hans. I Nr. 39, Kosten und Provision des Havereikommissars und der Dispache (vgl. § 728), Kosten von Prozessen, die durch die Haverei veranlafst werden, Hans. I Nr. 39, XV Nr. 90.

VIII. Verbrauch von Ladung oder Schiffszubehör als Brennmaterial.

(York-Antwerpener Regel IX.)

Wird von Dampfern, deren Kohlenvorrat nicht ausreicht, zur Errettung aus gemeinsamer Gefahr ein Teil der Ladung oder des Schiffsinventars verbrannt, so ist der Wert des Verbrannten abzüglich des Wertes der Kohlen, die verbraucht wären, als grofse Haverei zu rechnen. Ob der Kohlenmangel entschuldbar, kommt nur in der aus § 702 sich ergebenden Weise in Betracht. Regel IX cit. läfst aber die Umlage überhaupt nur dann zu, wenn derselbe entschuldbar war[20]).

§ 707.

Nicht als grofse Haverei, sondern als besondere Haverei werden angesehen:

1. *die Verluste und Kosten, welche, wenn auch während der Reise, aus der in Folge einer besonderen Haverei nöthig gewordenen Beschaffung von Geld entstehen;*
2. *die Reklamekosten, auch wenn Schiff und Ladung zusammen und beide mit Erfolg reklamiert werden;*

---

20) Ein Urteil des Handelsgerichts zu Marseille vom 10. Dezember 1891. Revue int. *du droit mar.* VII p. 322 ff., läfst trotzdem die Umlage auf die übrige Ladung dem Beschädigten zu, was zwar der Billigkeit entspricht, nicht aber dem Wortlaut (vgl. Bem. Nr. 1 zu § 700). Der Seerechtskongrefs zu Genua (1892) schlägt entsprechende Änderung der Regel vor, Bulletin cit. in N. 3 zu § 700 p. 93 ff.

3. die durch Prangen verursachte Beschädigung des Schiffes, seines Zubehörs und der Ladung, selbst wenn, um der Strandung oder Nehmung zu entgehen, geprangt worden ist.

1. Wie das H.G.B. die Kosten für Reparatur besonderer Havereien des Schiffs, wenn dieselben auch im Nothafen mehr als im Heimatshafen betragen, ausschliefslich vom Reeder tragen läfst, so legt es diesem auch die Kosten für die Beschaffung der hierzu erforderlichen Gelder, wie Bodmereiprämie und ähnliches, allein zur Last (Prot. S. 2781).

2. Auf der Hamburger Konferenz wurde in zweiter Lesung die Bestimmung, dafs ein Fall grofser Haverei vorliege, wenn Schiff und Ladung angehalten oder aufgebracht und beide mit Erfolg von dem Schiffer reklamiert worden sind (Art. 607 Ziff. 5 des Entwurfes aus I. Lesung), gestrichen. Es wurde hierfür geltend gemacht: „wenn beide, Schiff und Ladung, mit Erfolg reklamiert werden“, müsse die Verteilung der Reklamekosten über beide „wegen erfolgreicher *negotiorum gestio*“ in entsprechender Weise eintreten. Es würde aber „die Art der Repartition“ nicht passen, weil die Schwierigkeit der Reklamierung und die Prozefskosten keineswegs immer mit dem Wert der zu reklamierenden Gegenstände im Verhältnis stünden. Es „könne z. B. ein sehr wertvolles Schiff vielleicht mit wenig Aufwand an Kosten und Mühen mit Erfolg reklamiert werden, während die Reklamation der minder wertvollen Ladung grofse Mühen und Kosten verursache“ (Prot. S. 4092), vgl. auch Bem. Nr. 3 zu § 701, Bem. VI, 2 zu § 706[1]).

Die durch Prangen, d. h. das übermäfsige Setzen von Segeln verursachte Beschädigung rechnete der preufsische Entwurf (Art. 557), wie schon zum Teil das frühere Recht (so preufs. L.R. § 1824, II, 8), zur grofsen Haverei, wenn es geschehen ist, „um der Strandung oder Nehmung zu entgehen“. Die Hamburger Konferenz beschlofs jedoch, dafs der durch das Prangen entstandene Schaden an Schiff oder Ladung (z. B. aufserordentliche Leckage) niemals in Havarie grosse zu vergüten sei. Man machte hierfür geltend, dafs der Verfrachter „kraft des Frachtvertrages verbunden“ sei, „die Ladung auf seinem Schiff mit allen zu Gebote stehenden Mitteln und namentlich auch mit der erforderlichen, gleichviel ob gröfseren oder geringeren Anstrengung seines Fahrzeuges nach dem Bestimmungsort zu befördern“. Dann aber wies man darauf hin, dafs gar keine Kontrolle möglich, „ob die Behauptungen des Schiffers richtig seien, wenn er nach seiner An-

1) Die fremden Rechte weichen in dieser Hinsicht zum Teil vom H.G.B. ab. Das holländ. H.G.B. (Art. 699 N. 12) bringt die Reklamekosten unter die Havarie grosse, wenn Schiff und Ladung zusammen durch den Schiffer reklamiert sind; ebenso das brasil. H.G.B. (Art. 764 N. 12). Beide heben jedoch (holländ. Art. 701 N. 4, brasil. Art. 766 N. 3) noch ausdrücklich hervor, dafs die in Rede stehenden Kosten besondere Havarie sind, wenn Schiff und Güter, jedes besonders, reklamiert werden.

kunft in einem Hafen eine Verklarung belege und dabei erkläre, ein Schaden an der Ladung, am Schiffskörper oder der Takelage sei durch absichtliches Prangen in einer gemeinschaftlichen Not des Schiffes und der Ladung verursacht worden", ja dafs es nicht einmal möglich sei, „zu prüfen, ob überhaupt wirklich geprangt worden sei" (Prot. S. 2658–2661). Die gesetzliche Entscheidung kann unbillig erscheinen in Fällen, wo geprangt wird, um ein festsitzendes Schiff von Grund abzubringen. Diese Mafsregel wird der Regel nach einen aufserordentlichen Charakter haben. Deshalb machen fremde Rechte, die im übrigen derselben Regel wie das deutsche folgen, hier eine Ausnahme[2]). Es ist daher auch nicht möglich, die in unserem Gesetz für das Prangen gegebenen Regel auf Schaden und Kosten durch Überanstrengung der Maschine bei Dampfern analog auszudehnen, vgl. hierüber Bem. Nr. 10 zu § 700[3]).

§ 708.

In den Fällen der grofsen Haverei bleiben bei der Schadensberechnung die Beschädigungen und Verluste aufser Ansatz, welche die nachstehenden Gegenstände betreffen:

1. *nicht unter Deck geladene Güter; diese Vorschrift findet jedoch bei der Küstenschiffahrt insofern keine Anwendung, als Deckladungen durch die Landesgesetze für zulässig erklärt sind (§ 566);*
2. *Güter, über die weder ein Konnossement ausgestellt ist noch das Manifest oder Ladebuch Auskunft giebt;*
3. *Kostbarkeiten, Kunstgegenstände, Geld und Werthpapiere, die dem Schiffer nicht gehörig bezeichnet worden sind (§ 607).*

1. Der Paragraph ist so zu verstehen, dafs bei dem Seewurf der darin erwähnten Güter an sich nach der Regel des § 706 Nr. 1 grofse Haverei vorliegt, dafs aber, soweit die gedachten Güter interessieren, nicht blofs die Ladungsinteressenten verhindert werden, Ansprüche wegen des geworfenen oder beschädigten Gutes, sondern auch der Verfrachter Ansprüche wegen der Fracht für geworfene und dadurch verlorene Güter in Havarie grosse zu bringen. Der Verlust der Fracht in letzterem Fall ist auch ein Verlust, der „diese Gegenstände betrifft", da der Verlust der

---

2) So das englische Recht, vgl. Lowndes p. 95, Skandinavien (Art. 190 Nr. 4), welche beide zwar die deutsche Regel befolgen, aber mit der angegebenen Ausnahme. Ebenso York-Antwerpener Regel VI (s. Anhang). Die französische Praxis stellt dagegen auch Schäden durch Prangen, um der Strandung oder Nehmung zu entgehen, unter Havarie grosse, vgl. Lyon-Caën Nr. 927, Caumont S. 405 ff. Nr. 31–33, Govare S. 94 bis 98; dagegen Courcy, der Schäden durch Prangen stets nur als besondere Haverei behandeln will, Questions I S. 258–261, II S. 273. Argentinien Art. 1316 Nr. 3 stellt Schäden durch Prangen ausdrücklich unter grofse Haverei.

3) Hierauf bezieht sich die York-Antwerpener Regel VII.

Fracht in untrennbarem Zusammenhang mit dem Verlust des Gutes steht (§ 617). Diese Auslegung ergiebt sich aus dem Gedanken, welcher der Vorschrift zu Grunde liegt: dafs nämlich die besondere Gefahr, welche diese Güter und die daran geknüpften Interessen bedroht, von der übrigen Ladung nicht geteilt wird[1]).

2. Die Bestimmung der Ziff. 1 erklärt sich daraus, dafs „sehr leicht ein zufälliger Verlust der auf Deck geladenen Güter für einen absichtlich im Interesse von Schiff und Ladung herbeigeführten ausgegeben werden“ kann, und dafs gerade diese Güter eine Gefahr für Schiff und Ladung, welcher nur durch Beseitigung derselben begegnet zu werden vermag, zu häufig hervorrufen, „als dafs den übrigen Ladungsinteressenten zu einem solchen Verluste beizutragen zugemutet werden“ dürfte. Hierbei macht es auch keinen Unterschied, ob der Ladungsinteressent in diese Art der Verladung eingewilligt hat oder nicht, beziehentlich ob durch Gesetz oder Handelsgebrauch Deckladung geboten oder gestattet war, vgl. Bem. zu § 566 (Prot. S. 2699 ff.). Aber es werden diese Umstände doch erheblich für die Frage, wer den Schaden zu tragen hat, wenn Deckladung im gemeinsamen Rettungsinteresse geworfen oder beschädigt wird. Liegt eine unstatthafte Deckladung vor, so trägt das Schiff allein den Schaden, d. h. es mufs dem Ladungsbeteiligten Ersatz gemäfs § 611 H.G.B. und bei Verschulden des Schiffers gemäfs der §§ 486, 512 702 Abs. 3 geleistet werden. War dagegen gegenüber dem letzteren die Deckladung statthaft, so ist dieselbe mit dem Willen des Ladungsinteressenten den besonderen Gefahren ausgesetzt, welche diese Art der Verladung mit sich bringt und somit auch der Gefahr des Seewurfes zum Zweck der Rettung aus gemeinsamer Gefahr. Das Gesetz schliefst nicht den Seewurf der Deckladung aus, falls die Voraussetzungen der §§ 700, 706 Nr. 1 vorliegen, es liegt vielmehr in der Natur der Sache, dafs gerade die Deckladung am meisten der Gefahr des Seewurfes ausgesetzt ist. War also der Seewurf dieser trotz Seetüchtigkeit des Schiffes und aller nautischer Sorgfalt notwendig oder wird dieselbe bei anderen Mafsregeln grofser Haverei, z. B. dem Kappen von Masten, beschädigt, so hat der Ladungsinteressent weder einen Anspruch gegen den Verfrachter aus den §§ 606 ff., noch einen Anspruch aus grofser Haverei. Ein Drittes ist nach unserem H.G.B. nicht vorhanden. Nur geht dem Verfrachter durch Seewurf der Deckladung auch die Fracht derselben verloren (vgl. Nr. 1), während ihm dieselbe bei dem Seewurf von Gütern, die unter Deck verladen waren, teilweise ersetzt

1) Dasselbe wird auch nach den skandinavischen Gesetzen §§ 190, 203, 204 anzunehmen sein. Denn nach § 190 Nr. 1 und 2, sowie § 203 wird in den hier interessierenden Fällen keine grofse Haverei vergütet und nach § 204 kann folglich Fracht nicht in grofser Haverei liquidiert werden. Ebenso befolgt die englische Praxis diesen Grundsatz Lowndes S. 63, so auch für das französische Recht Lyon-Caën Nr. 907.

wird (§ 715)[2]). Dies mufs den Schiffer nicht abhalten, in den Fällen, wo es durch die Umstände geboten ist, zunächst die Deckladung zu opfern. Opfert er solchenfalls anstatt dessen unter Deck verstaute Ladung, so liegt ein Verschulden im Sinne des § 702 Abs. 3 vor, da die Gefahr durch Wurf der Deckladung abgewandt werden konnte, vgl. Heck S. 252, Lyon-Caën Nr. 907. Aus Vorstehendem ergiebt sich, dafs Folgeschäden des Seewurfs von Deckladung auch umlagefähig sind, soweit dieselben das Schiff oder andere Ladung betreffen, Hans. XXII No. 11 (Beschädigung des Schiffs bei dem Wurf der Deckladung), vorbehältlich ersterenfalls eines Einwandes der Ladung aus § 702 Abs. 3.

Was als Deckladung anzusehen ist s. Bem. Nr. 2 zu § 566. Von dem in Ziff. 1 erwähnten Vorbehalt hat keine Landesgesetzgebung Gebrauch gemacht. Mit Ziff. 1 stimmt York und Antw. Regel I überein (Hans. XXII Nr. 1)[2a]); betreffend die Aufbauten auf Deck giebt Abs. 2 besondere Regel[3]).

---

2) Heck S. 250, 251 will dagegen unter das Schiff und die Deckgutsinteressenten den durch Opfer von statthafter Deckladung entstehenden Verlust nach Verhältnis der Fracht der Deckladung und der von den Interessenten durch die Verladung auf Deck ersparten Fracht verteilen. Hierfür fehlt es an jedem gesetzlichen Anhalt. Die englische Praxis ist, soweit dieselbe bei Deckladung überhaupt Havarie grosse ausschliefst (vgl. N. 3), nach Schwankungen zu demselben Resultat gelangt wie der Text, vgl. Lowndes S. 62, 63, ebenso auch für das französische Recht Lyon-Caën Nr. 907. Dagegen verordnen allerdings Italien Art. 640, Portugal Art. 641 eine besondere Verteilung des Opfers an konsentierter Deckladung unter Schiff, Fracht und Deckgutsinteressenten, was *de lege ferenda* Beachtung verdient.

2a) Der Wortlaut der Regel XV kann zu dem Mifsverständnis führen, dafs danach bei dem Seewurf von Deckladung die Fracht in Havarie grosse zu vergüten sei, falls die Deckladung an sich zulässig war („*either when caused by a general average act or when the . . . loss of cargo is so made good*"). Die angezogenen Worte, die 1890 hinzugesetzt wurden, haben aber einen anderen Sinn, vgl. N. 1 zu § 715. Die Regeln fassen den Seewurf der Deckladung allerdings auf als *a sacrifice for the common safety* (Regel II), versagen aber die Vergütung „*as general average*" (Regel I).

3) In England gilt der Grundsatz der Ziff. 1 mit Ausnahme der Fälle, wo für die betreffende Reise ein allgemeiner Handelsgebrauch Deckladung gestattet, wie z. B. bei Holzladung von den Ostseehäfen und aus Britisch Nordamerika oder bei gewissen Vieh- und Pferdetransporten, oder wenn die Deckladung mit Konsens aller Ladungsinteressenten geschehen ist. Nur müssen auch in diesen Fällen die Vorschriften des englischen Gesetzes über die Zulässigkeit von Holzladungen auf Deck beobachtet sein (vgl. hierüber Bd. I S. 333, 334 in N. 6); was gegen diese Vorschriften verladen war, kann, wenn geopfert, nicht in Havarie grosse gebracht werden, Lowndes S. 62, Carver, sect. 379 ff. Dasselbe gilt in Nordamerika Lowndes S. 610, Gourlie S. 87. In Frankreich (vgl. Art. 421, 229, Lyon-Caën Nr. 907) gilt der Grundsatz der Ziff. 1 mit Ausnahme der *petit cabotage*. Ebenso nehmen Küstenschiffahrt aus Italien Art. 650, Argentinien Art. 911, 1344, Spanien Art. 855 und Mexico Art. 930 (jedoch nur, wo besondere Verordnungen den Küstenschiffern Deckladung gestatten). Belgien (Art. 20, 109) kennt dagegen diese Ausnahme nicht. Skandinavien § 190 Nr. 3 und Finnland (Art. 137 Nr. 1) erstrecken den Grundsatz der Ziff. 1 auch auf Schiffsgerätschaften, welche sich auf Deck befinden, dort

3. Die Ziff. 2 fordert einen offenkundigen, jedem Beteiligten zugänglichen Beweis der wirklichen Verschiffung, um zu verhüten, dafs Güter als geworfen bezeichnet werden, die gar nicht verschifft worden sind[4]) (Prot. S. 2701). Die Vorschrift erstreckt sich nicht auf die Habe der Besatzung und das Reisegut der Reisenden (vgl. § 723).

4. Für die Bestimmung der Ziff. 3 ist derselbe Grund mafsgebend gewesen wie für den § 607. Vgl. zur Erläuterung die Bemerkungen zu § 607 und N. 1 zu § 711[5]).

5. Die in § 708 genannten Sachen nehmen andererseits an den Gefahren des ganzen Unternehmens teil und haben daher, wenn gerettet, zur grofsen Haverei beizutragen, vgl. § 723 Abs. 3.

§ 709.

Der an dem Schiffe oder dem Zubehöre des Schiffes entstandene, zur grofsen Haverei gehörige Schaden ist, wenn die Ausbesserung während der Reise erfolgt, am Orte der Ausbesserung und vor dieser, sonst an dem Orte, wo die Reise endet, durch Sachverständige zu ermitteln und zu schätzen. Die Taxe mufs die Veranschlagung der erforderlichen Ausbesserungskosten enthalten. Sie ist, wenn während der Reise ausgebessert wird, für die Schadensberechnung insoweit mafsgebend, als nicht die Ausführungskosten unter den Anschlagssummen bleiben. War die Aufnahme einer Taxe nicht ausführbar,

---

aber nicht ordnungsmäfsig ihren Platz haben, nehmen andererseits aber den Seewurf aus, der geschieht, um ein festsitzendes Schiff flott zu machen. Holland (Art. 733) erkennt den Grundsatz der Ziff. 1 nur dann an, wenn mit Kenntnis oder Zustimmung des Abladers auf Deck verladen war.

4) Der *Code de commerce* bestimmt (franz. Art. 420, belg. Art. 109 Abs. 1): *Les effets, dont il n'y a pas de connaissement ou déclaration du capitaine ne sont pas payés, s'ils sont jetés; ils contribuent, s'ils sont sauvés.* Ebenso das holländ. H.G.B. (Art. 732), das span. (Art. 855), das portug. (Art. 640), das brasil. (Art. 790), das finnländ. (Art. 137 Abs. 2), das skandin. Seegesetz (§ 203). Nach englischem Recht rechnet man das Werfen solcher Güter zur grofsen Haverei, vorausgesetzt, dafs sie nachweislich offen (*honestly*) verschifft gewesen, und versagt nur dann deren Ersatz in Havarie grosse, wenn sie heimlich (*fraudulently*) im Schiff geführt wurden, Arnould II S. 767 f. Der Kongrefs zu Brüssel (1888) will in Art. 3 seines Entwurfs den Grundsatz auf nicht inventarisiertes Schiffszubehör ausdehnen.

5) Schon das Wisbysche Seerecht (Art. 41, Pardessus I S. 491) traf die Bestimmung: „*weret dat dar yemant Gelt efte ander Gud hadde in syner Kisten, vn he des nicht openbarede, er dat men werpe, worde de Kiste, dar dat inne were, gheworpen efte beholden, so scholde men de Kiste nicht hogher reken den 3 Schilde, also verne alse se beslaghen were, vnn were se onbeslaghen, so scholde men se gelden, alse se werdich were*". Später stellte man den Grundsatz auf: War der Wert eines Kostbarkeiten enthaltenden Kistchens nicht deklariert, so wird Ersatz dafür geleistet nur nach Mafsgabe des Werts der Kiste als solcher — abgesehen vom Inhalt — oder nach Mafsgabe des Werts der Güter, die der Mutmafsung des Schiffers nach darin hätten enthalten sein können. Und dieser Grundsatz scheint auch jetzt noch in England und Amerika zu gelten (Philipps II Nr. 1372; Benecke-Nolte II S. 672 f.; Arnould II S. 802). Mit dem D. H.G.B. stimmt überein das finnländische Seegesetz Art. 137 N. 2. Vgl. aufserdem N. 1 zu § 711.

so entscheidet der Betrag der auf die erforderlichen Ausbesserungen wirklich verwendeten Kosten.

Soweit die Ausbesserung nicht während der Reise geschieht, ist die Abschätzung für die Schadensberechnung ausschliefslich mafsgebend.

1. Bei einem in Havarie grosse zu vergütenden, dem Schiff und dem Zubehör desselben zugefügten Schaden fordert das Gesetz eine durch Sachverständige vorzunehmende Veranschlagung der erforderlichen Reparaturkosten; es müfste denn eine solche — während der Reise — nicht möglich sein. In betreff der Vergütung werden zwei Fälle unterschieden, der Fall, wo die Ausbesserung des Schadens während der Reise in einem Nothafen erfolgt, und der Fall, wo dieselbe während der Reise nicht stattfindet. Im ersteren Fall sollen den Gegenstand der Vergütung die wirklich aufgewandten Kosten bilden, doch nie über den Betrag der veranschlagten Kosten hinaus. Nur ist natürlich eine Vervollständigung und Berichtigung der Taxe nicht ausgeschlossen, wenn sich bei der Vornahme der Ausbesserung zeigt, dafs noch andere Schäden vorhanden waren, als bei der ursprünglichen Besichtigung und Schätzung von den Sachverständigen angegeben waren, und wenn ohne Hebung solcher neuentdeckten Mängel die Ausbesserung nicht möglich ist Im zweiten Falle sind unbedingt die von den Sachverständigen veranschlagten Kosten zu vergüten. Hierbei ist es durchaus unerheblich, ob das Schiff in der Folge wirklich ausgebessert oder gänzlich abgetakelt wird, da nach Vollendung der Reise, auf welche sich der Frachtvertrag bezog, keiner der Havereibeteiligten ein Interesse daran hat, dafs der Reeder das Schiff wieder ausbessert und in seetüchtigen Zustand herstellt (Prot. S. 2702—2704). Kommt das Schiff als Wrack an (vgl. § 703 Bem. Nr. 4), ist letzteres überhaupt nicht mehr möglich.

2. Das Gesetz hat für den Fall, dafs das Schiff im Nothafen ausgebessert werden soll, die Aufnahme einer Taxe für obligatorisch erklärt. Von diesem Erfordernis ist nur dann abzusehen und es sind die wirklich aufgewandten Kosten zu ersetzen, wenn die Aufnahme einer solchen unmöglich ist. Ist daher die Abschätzung, obschon sie möglich war, unterblieben, so geht, da dieselbe die Vorbedingung seines Ersatzanspruches ist, der Reeder desselben verlustig (Prot. S. 2704). Da die Taxe eine entscheidende Bedeutung haben soll, so ist es von grofser Wichtigkeit, dafs die Qualität der Schätzer als Sachverständiger aufser Zweifel ist[1]).

1) Da hier nicht wie im Fall des § 608 amtliche Sachverständige vorgeschrieben sind, wird es auch nicht ausgeschlossen sein, dort, wo solche bestellt sind, andere zu wählen (vgl. jedoch N. 2). § 164 F.W.G. ist eben deshalb hier nicht anwendbar, es handelt sich auch nicht um eine unter Zuziehung der Gegenpartei erfolgende „Feststellung" von „Zustand und Wert". Sind vereidigte Taxatoren vorhanden, so ist es aber geraten,

Eine besondere Form der Taxe ist nicht vorgeschrieben, es wird aber praktisch sein, die Qualität nichtamtlicher Sachverständiger unter der Taxe von Gericht oder Notar oder dem Konsul bestätigen zu lassen. Die Taxe wird feststellen müssen: a. welche Schäden durch den in Rede stehenden Akt grofser Haverei, z. B. durch eine absichtliche Strandung entstanden sind; es müssen Schäden, die sich sonst am Schiff etwa finden, also sowohl Schäden durch Alter, wie Schäden, die nur von besonderen Havereien oder gar früheren Reisen herrühren, aufser Betracht bleiben; es mufs, wo es zweifelhaft ist, ob der Schaden aus grofser Haverei oder anderen Gründen herrührt, zu ersehen sein, dafs dies geprüft ist; b. den erforderlichen Betrag an Kosten zur Ausbesserung der so festgestellten Schäden (vgl. Prot. S. 4090 ff.). Wenn die Ersetzung alter Stücke durch neue notwendig ist, mufs auch der Wert der ersteren festgestellt werden, ebenso wenn das Schiff nur noch ein Wrack ist, also durch ein neues Schiff zu ersetzen ist, nicht nur der dazu nötige Kostenaufwand, sondern auch der Wert des Wracks. Jedoch ist dies nicht unerläfslich (vgl. § 710 Abs. 3).

In betreff der Möglichkeit einer Anfechtung beziehentlich Ergänzung der Taxe gelten im wesentlichen die Bd. I S. 388 entwickelten Grundsätze auch hier.

Ist das Schiff versichert, so sind zur Wahrung der Rechte gegenüber dem Versicherer aufserdem die nach den Policen oder dem Gesetz vorgeschriebenen Formen und Modalitäten zu beachten (Benachrichtigung der Versicherer, Zuziehung von Vertretern derselben u. s. w.), vgl. Bem. zu §§ 854, 872, 873 und Bd. I S. 389. Ist zum Gebrauch gegenüber der Assekuranz gleichzeitig der Umfang besonderer Haverei festzustellen, so mufs dies getrennt von der Feststellung des Umfanges der grofsen Haverei geschehen.

3. Hat im Nothafen nur eine vorläufige Ausbesserung des Schadens ohne bleibenden Wert für das Schiff stattgefunden, so ist der durch die Schätzung im Bestimmungshafen zu ermittelnde Betrag noch vorzunehmender Reparaturen zu vergüten. Die bereits im Nothafen aufgewandten Kosten sind hinzuzurechnen, nach dem Obigen freilich nur, wenn dieselben vorher veranschlagt waren und alsdann nur bis zum Betrage der Schätzungssumme. Diese Hinzurechnung ist gerechtfertigt, weil das Gesetz die „Veranschlagung der erforderlichen Ausbesserungskosten" vorschreibt. Hierzu gehören ebensowohl die Kosten der zur Fortsetzung der Reise nach dem Bestimmungshafen erforderlichen provisorischen

---

diese znzuziehen; denn wenn später die Sachkunde anderer Schätzer verneint wird, so ist der Anspruch verloren, da dann die Taxation unterblieben ist, obwohl eine solche „ausführbar" war. In Hamburg sind z. B. Schiffstaxatoren mit Genehmigung des Senats von der Handelskammer vereidigt, für welche ein Regulativ vom Januar 1882 gilt.

Ausbesserung, als auch die Kosten, welche zur wirklichen Ausbesserung des Schiffs notwendig sind (vgl. Prot. S. 2703 f.)[2]).

4. Über Ausscheidung der durch grofse Havereien veranlafsten Reparaturen aus einer Gesamtreparatur des Schiffes vgl. die Bemerkungen des R.O.H.G. in Entsch. I S. 188—192. — Ort, wo die Reise endet, s. § 717 Bem. Nr. 3, mafsgebender Zeitpunkt mufs hier wie bei der Beitragspflicht (vgl. § 717 Nr. 1) der Beginn der Löschung sein, so dafs von da an der Anspruch nicht gemäfs § 705 verloren gehen kann.

§ 710.

Der nach Mafsgabe des § 709 ermittelte volle Betrag der Ausbesserungskosten bestimmt die zu leistende Vergütung, wenn das Schiff zur Zeit der Beschädigung noch nicht ein volles Jahr zu Wasser war.

Dasselbe gilt von der Vergütung für einzelne Theile des Schiffes, namentlich für die Metallhaut, sowie für einzelne Theile des Zubehörs, wenn solche Theile noch nicht ein volles Jahr in Gebrauch waren.

---

2) Zu beachten ist ferner: a. dafs der Schiffer unverzüglich nach Ankunft im Nothafen oder Bestimmungshafen mit den Seeleuten Verklarung abzulegen hat, welche möglichst genau den Hergang der grofsen Haverei und die dadurch verursachten Schäden oder Verluste darzustellen hat, vgl. §§ 522 ff.; b. dafs im Ausland die Feststellung und Liquidation grofser Haverei nach den dortigen Gesetzen sich regelt und daher die Vorschriften dieser Gesetze zu befolgen sind. Fremde Gesetze schreiben nun aber häufig unverzügliche Abschätzung durch amtliche Gutachter vor, wenn nicht alle Interessenten sich über andere Gutachter einigen, vgl. z. B. Skandinavien §§ 41, 196, Finnland Art. 142, Spanien Art. 851, 852. — Über die Bedeutung der Taxe sind manche Rechte abweichend. England legt regelmäfsig die wirklich aufgewandten Kosten zu Grunde, die Taxe also nur dann, wenn die Reparatur unterbleibt, Arnould II S. 803. Skandinavien (§ 197) und Finnland (Art. 143) halten ebenfalls wirklich aufgewandte Kosten für mafsgebend, aber nur soweit dieselben die Taxe nicht übersteigen, Spanien (Art. 854) läfst in jedem Fall die Taxe entscheiden. — Diejenigen Rechte, welche auch bei Verlust des ganzen Schiffes in grofser Haverei eine Havereiverteilung zulassen (vgl. N. 5 zu § 703), enthalten für diesen Fall besondere Vorschriften, so Skandinavien § 199: mutmafslicher Wert zur Zeit der Aufopferung abzüglich des Erlöses der geretteten Trümmer. Ähnlich in England Urteil des *court of appeal* Henderson c/a. Shankland & Co. Aspinall VIII p. 136: Wert bei Beginn der Ausreise abzüglich der Kosten, mit welchen die bis zum Akt grofser Haverei erlittenen besonderen Havereien hätten ausgebessert werden können, und des Erlöses der Trümmer. Von einem Abzug von „neu für alt" kann hier nicht die Rede sein. — In betreff der Vergütung für geopferte Schiffsteile (gekappte Masten u. s. w.) befolgen die englischen Juristen dieselben Grundsätze wie bei geopferter Ladung, wenn nicht diese Schiffsteile während der Reise wieder zum Zweck ihrer Fortsetzung ergänzt wurden und werden mufsten, sie wollen also namentlich auch hier spätere Havereien berücksichtigen, die das Schiff bis zum Ende der Reise trafen, wenn diese die geopferten Schiffsteile mit betroffen haben würden, also nichts vergüten, wenn auf der Weiterreise das Schiff untergeht oder wertlos wird. Waren dagegen durch Ergänzung der Schiffsteile Auslagen entstanden, so sind diese umlagefähige Kosten, vgl. N. 2 zu § 713 wegen Vergütung für Beschädigung des Schiffes, N. 1 zu § 705, Carver, sect. 418, 431.

In den übrigen Fällen wird von dem vollen Betrage wegen des Unterschieds zwischen alt und neu ein Drittheil, bei den Ankerketten ein Sechsttheil, bei den Ankern jedoch nichts abgezogen.

Von dem vollen Betrage kommen ferner in Abzug der volle Erlös oder Werth der noch vorhandenen alten Stücke, welche durch neue ersetzt sind oder zu ersetzen sind.

Findet ein solcher Abzug und zugleich der Abzug wegen des Unterschieds zwischen alt und neu statt, so ist zuerst dieser letztere und sodann von dem verbleibendem Betrage der andere Abzug zu machen.

1. Der Paragraph verordnet Abzug fester Quoten zum Ausgleich von „alt für neu“ [1]). Ohne solche müfste auch dieser Unterschied in jedem Fall durch eine gerade hier sehr unsichere Schätzung gefunden werden. Der Wert oder Erlös der abgehenden alten Stücke wird „gleich barem Gelde, mit welchem die Gemeinschaft einen Teil ihrer Schuld dem vergütungsberechtigten Schiff abträgt,“ angeseheu, der „mit Ermittelung des Schadens nichts gemein hat“. Darauf beruhen die Bestimmungen der beiden letzten Absätze. Nach dem letzten Absatz wird demgemäfs erst durch Abzug der Quoten der Schaden ermittelt und von diesem so ermittelten Schadensbetrag der gedachte Erlös oder Wert als „bares Geld“ abgezogen. Es mufs also, falls gemäfs Abs. 3 von dem Betrag der Reparaturen (R) $^1/_3$ abzuziehen und der Erlös der alten Stücke mit E angegeben ist, gerechnet werden:

$$^2/_3\,R - E \text{ und nicht } ^2/_3\,(R - E) = {}^2/_3\,R - {}^2/_3\,E,$$

da bei letzterer Art der Berechnung nicht der volle vorhandene Erlös oder Wert zum Abzug käme (Prot. S. 4100 ff.).

2. Die Quoten des Gesetzes waren die bei Holzschiffen gebräuchlichen. Dieselben sind bei Eisenschiffen nicht sachentsprechend. Neuere Gesetze machen daher einen Unterschied zwischen Holz- und Eisenschiffen und führen bei letzteren gröfsere Abstufungen an [2]).

Dementsprechend verfährt auch die York u. Antw. Regel XIII, welche aufserdem noch speciellere sachgemäfse Nebenbestimmungen enthält [3]).

---

1) Der Abzug von einem Drittel von „neu für alt“ beruht auf alten Gebräuchen, die auch dort befolgt werden, wo dieser Abzug nicht gesetzlich festgestellt ist, wenigstens in Frankreich Lyon-Caën Nr. 940, England Lowndes p 297, Arnould II S. 803 in beiden Ländern mit Ausnahme neuer Schiffe, welche ihre erste Reise machen, ähnlich in Rufsland (vgl. Ulrich S. 259), Italien (vgl. Ulrich S. 141), anders Belgien (vgl. Jacobs Nr. 462). Gesetzlich findet sich dieser Abzug vorgeschrieben, z. B. in Holland Art. 713, Spanien Art. 854 Nr. 6. In Finnland (Art. 143) wird erst nach dreijähriger Fahrzeit abgezogen. Besondere Regeln für Anker und Ankerketten sind ebenfalls fast allgemein. Nordamerika zieht selbst bei neuen Schiffen ein Drittel ab, vgl. Lowndes p. 628.

2) So die skandinavischen Seegesetze § 198.

3) Hier sind namentlich die Schlufsbestimmungen der Regel XIII zu

Nach Regel XIV ist von den Kosten der vorläufigen Ausbesserungen" (vgl. § 709 Bem. Nr. 3) kein Abzug zu machen, da diese meistens dauernden Wert nicht haben. Auch diese Bestimmung ist sachgemäfs. Nach unserem Gesetz ist der Abzug von dem genannten Betrag der Reparaturkosten einschliefslich dieser zu machen.

3. Die Vorschriften der §§ 709, 710 gelten auch gegenüber dem Versicherer, sowohl bei grofser wie besonderer Haverei (vgl. § 872), soweit nicht die Versicherungsbedingungen etwas anderes festsetzen, dagegen nicht für andere Schadensfälle, sind hier auch nicht analog anwendbar, vgl. R.O.H.G.Entsch. XXIII, S. 355, 356.

§ 711.

Die Vergütung für aufgeopferte Güter wird durch den Marktpreis bestimmt, welchen Güter derselben Art und Beschaffenheit am Bestimmungsorte bei dem Beginne der Löschung des Schiffes haben.

In Ermangelung eines Marktpreises oder sofern über den Marktpreis oder dessen Anwendung, insbesondere mit Rücksicht auf die Beschaffenheit der Güter, Zweifel bestehen, wird der Preis durch Sachverständige ermittelt.

Von dem Preise kommt in Abzug, was an Fracht, Zöllen und Kosten in Folge des Verlustes der Güter erspart wird.

Zu den aufgeopferten Gütern gehören auch diejenigen, welche zur Deckung der grofsen Haverei verkauft worden sind (§ 706 Nr. 7).

1. Bei der grofsen Haverei ist Entschädigungsanspruch und Beitragspflicht so zu regeln, dafs es „für alle Ladungsinteressenten keinen Unterschied" macht, wessen Ladung geopfert wurde. Dieser Zweck wird nicht erreicht, wenn man — wie dies das R.R. (L. 2 § 4 *de lege Rhodia*) vorschreibt — vergütet, was ihm die Waren gekostet haben. Denn wenn die Ware einmal verschifft ist, erscheint „die Spekulation, die mit derselben gemacht werden soll, faktisch als vollendet". Die Ware hat von diesem Augenblick an nicht mehr den Wert, den sie am Abladungsplatze hatte, sondern den Wert, der ihr am Bestimmungsorte zukommt. Wird also ein Teil der Ladung aufgeopfert (wozu auch die in grofser Haverei abgeleichterte und auf dem Leichter verlorene zu rechnen, § 706 Nr. 2), so erscheint nicht der Wert, den die Ware beim Ankauf hatte, sondern der Wert am Bestimmungsort als aufgeopfert. Den Fakturawert kann man nicht füglich für mafsgebend erklären, weil viele Güter ohne verkauft zu sein und ohne Faktura verschifft werden (Prot. S. 2708—2711).

---

beachten. Dafs die hier erwähnten Nebenauslagen, von denen nichts abgezogen wird, auch nach unserem Gesetz so zu behandeln seien, nimmt Heck S. 371 ohne genügende Unterlage an. Die „Ausbesserungskosten" befassen alle Auslagen für Material und Arbeit, zu letzterer gehört jede Arbeit der Werft.

2. Im übrigen ist, auch wegen definitiv vorausbezahlter Fracht u. s. w., auf die Bem. Nr. 3 und 4 zu § 611 zu verweisen, welche hier entsprechende Anwendung finden, obwohl bei der Neuredaktion des Gesetzes der Wortlaut des letzteren verändert und hier — seltsamerweise — diese Veränderung unterblieben ist. In betreff der Fracht stehen nach unserem Recht (§§ 618 Abs. 2, 715) aufgeopferte Güter verlorenen Gütern gleich, es wird also der Regel nach auch bei diesen Fracht erspart. Es wird ferner auch dann Fracht „erspart“, wenn dieselbe von dem Befrachter zu zahlen war, nicht von dem Empfänger. Letzterer mufs sich wegen des Abzuges an den Befrachter halten, vgl. Schröder S. 273. Kommt auf den mafsgebenden Frachtvertrag ein fremdes Recht zur Anwendung, so entscheidet sich nach diesem, ob Fracht „erspart“ wird. Weitergehende Ansprüche auf das Interesse können nur auf Grund des § 702 Abs. 3 und auf Grund der §§ 486, 512 im Fall schuldhafter Aufopferung geltend gemacht werden, eine Umlage solcher Ansprüche in grofser Haverei ist niemals zulässig.

3. Für die Art und Beschaffenheit der Güter sind zunächst die Konnossemente, die Fakturen und die sonst darüber ausgefertigten Papiere mit Vorbehalt des Gegenbeweises mafsgebend [1]).

4. Nach Abs. 4 ist auch für die Fälle des § 539 unbedingt der Wert der durch Verkauf aufgeopferten Güter im Bestimmungsort mafsgebend, es darf also nicht der etwa erzielte höhere Reinerlös, den der Schiffer zur Deckung von Kosten grofser Haverei verwendet hat, umgelegt werden. Diese Vorschrift weicht von der für die Fälle des § 541 geltenden Regel des § 612 Abs. 2 ab. Man machte hierfür geltend, dafs den Havereiinteressenten der Mehrerlös nicht, wie dies beim Reeder der Fall, zu gute gekommen wäre (Prot. S. 4107 ff.), ein Satz, dessen Richtigkeit denn doch in Frage gestellt werden dürfte.

---

1) Vgl. § 708 Nr. 2 und 3. Das Konnossement hat nur die Bedeutung eines Beweismittels, nicht die im § 651 nur für das Frachtrecht vorgeschriebene weitere Bedeutung. Dafs mit dem Konnossement aber in Havereisachen ein *prima facie* Beweis geführt werden kann, ist allgemein anerkannt. Enthält das Konnossement unrichtige Bezeichnungen durch Verschulden des Abladers, so haftet er nach dem Grundsatz des § 563, falls dadurch die übrigen Havereiinteressenten Schaden leiden, d. h. mehr an Beiträgen bezahlen, als sie bei richtiger Bezeichnung schuldig wären. Dagegen ist nicht anzunehmen, dafs, wenn die Güter nach den Bezeichnungen des Abladers in den Konnossementen geringwertiger sind, als wirklich, nur die Qualität geltend gemacht werden kann, welche sich aus dem Konnossement ergiebt. Dies schreiben freilich einige fremde Gesetze vor (so Frankreich Art. 418, Belgien Art. 108, Holland Art. 130, Italien Art. 656, Portugal Art. 648; vgl. *Consulado del mare* Kap. 212, Benecke, *Principles of indemnity* S. 294, Arnould II S. 302); unser Gesetz enthält in dieser Beziehung aber nur die Bestimmung der §§ 708 Nr. 3, 723 Abs. 2, kraft welcher die dort erwähnten wertvollen Güter überhaupt nur dann ersetzt werden, wenn dieselben als solche gehörig bezeichnet sind, also, wenn dies nicht der Fall ist, auch nicht als Güter geringeren Wertes gemäfs der Konnossementsbezeichnung vergütet werden. Über den Wert von Wertpapieren s. Bem. Nr. 4 zu § 723.

Der Grund mufs vielmehr darin gefunden werden, dafs der Verlust, den der Eigentümer erleidet, kein anderer ist, als wenn diese Güter geworfen wären, er also auch keine andere Entschädigung als in letzterem Fall beanspruchen kann.

5. § 711 gilt in betreff des mafsgebenden Orts nur dann, wenn die Reise im Bestimmungshafen endet (vgl. § 714). Mit unserem Gesetz stimmt die York-Antw. Regel XVI überein, nur entscheidet hiernach der „Tag der Ankunft des Schiffes“, d. h. am Bestimmungsort, vgl. Bem. Nr. 2 zu § 714[2]).

6. Der Anspruch auf Vergütung gebührt dem Eigentümer des aufgeopferten beziehentlich beschädigten Gutes. Neben ihm können Pfandgläubiger oder Assekuradeure (§ 804) in Betracht kommen. Es ist also in betreff aufgeopferten Gutes nicht immer der berechtigt, der im Bestimmungshafen das Konnossement zum Empfang der Ladung präsentiert, vgl. Bem. Nr. 4 zu § 645 und Nr. 4 zu § 647. Jedoch wird der Dispacheur und der Schiffer den letzteren *prima facie* als legitimiert ansehen dürfen, wenn sich kein anderer Berechtigter meldet und der Präsentant nicht blofs Prokura-Indossatar ist, vgl. Hans. XI Nr. 10.

§ 712.

Die Vergütung für Güter, die eine zur grofsen Haverei gehörige Beschädigung erlitten haben, wird bestimmt durch den Unterschied zwischen dem durch Sachverständige zu ermittelnden Verkaufswerthe, welchen die Güter im beschädigten Zustande am Bestimmungsorte bei dem Beginne der Löschung des Schiffes haben, und dem im § 711 bezeichneten Preise nach Abzug der Zölle und Kosten, soweit sie in Folge der Beschädigung erspart sind.

Vgl. Bem. zu den §§ 711, 713. Da Fracht für beschädigte Ware zu zahlen ist, wird hier deren Abzug nicht erwähnt[1]).

2) Auch die fremden Rechte stimmen mit unserem Gesetz überein: so Frankreich Art. 415, Belgien Art. 107, Italien Art. 655, Holland Art. 729 (jedoch ist zu beachten, dafs nach diesen Rechten Fracht für geworfene oder geopferte Güter zu zahlen ist, so dafs eine solche nicht in Abzug kommt: Frankreich Art. 301, Belgien Art. 107, Holland Art. 481, Italien Art. 575, 576), ferner mit uns konform England: Lowndes p. 86, 293, Arnould II S. 801; Nordamerika: Lowndes p. 628 (doch hält man hier für den mafsgebenden Zeitpunkt nicht den Beginn, sondern den Endpunkt, d. h. den letzten Tag der Löschung), Finnland Art. 144 Abs. 1, Skandinavien § 200 (jedoch läfst dies Gesetz, wie die York und Antwerpener Regel XVI, den Zeitpunkt der Ankunft des Schiffes entscheiden und läfst bei unterwegs verkauften Gütern Liquidation des höheren Erlöses zu). Portugal Art. 648, 555, welches jedoch den im Konnossement angegebenen Wert entscheidend sein läfst, wenn derselbe geringer ist. Spanien Art. 854 Nr. 55, Art. 666, welches jedoch bestimmt, dafs, wenn Art und Beschaffenheit der Güter sich nicht aus den Konnossementen feststellen läfst, der Fakturenbetrag zuzüglich der Einladungs- und weiterer Kosten bis zum Verlust mafsgebend sein soll, Rufsland Art. 416.

1) Die fremden Rechte sind konform, soweit sich aus den Noten zu § 711 nicht Abweichungen ergeben.

Die Regel des § 712 modifiziert sich dann, wenn die beschädigte Ware unterwegs, um weiterem Verderben vorzubeugen, von dem Schiffer verkauft worden ist. Auch in diesem Fall ist die Ware nicht infolge grofser Haverei verloren gegangen, der Verkauf ist lediglich im Interesse der übrigen Haverei-Interessenten erfolgt, um weiteren von ihnen zu ersetzenden Schaden zu verhüten. Es ist dann der im § 711 erwähnte Preis abzüglich des Erlöses zu vergüten.

§ 713.

Die vor, bei oder nach dem Havereifall entstandenen, zur grofsen Haverei nicht gehörenden Werthsverringerungen und Verluste sind bei der Berechnung der Vergütung (§§ 711, 712) in Abzug zu bringen.

1. Bei Anwendung der Vorschrift sind die Fälle der gänzlichen Aufopferung (§ 711) und die der Beschädigung (§ 712) zu unterscheiden wie folgt:

Sind die Güter aufgeopfert, z. B. durch Seewurf, so ist nur der Wert zu vergüten, den dieselben — nach § 711 berechnet — in dem Zustand, in welchem sie sich zur Zeit der Aufopferung befanden, haben würden. Es sind also alle Verringerungen des Wertes, welche seit Abladung bis zur Opferhandlung eingetreten sind und nicht unter grofse Haverei gehören, von dem Wert gesunder und unbeschädigter Ware in Abzug zu bringen. Dahin ist auch die weitere Verringerung zu rechnen, welche auf hoher See aufgeopferte Ladung unvermeidlich bis zum nächsten Hafen, den das Schiff anläuft, infolge einer schon vor der Aufopferung entstandenen Beschädigung oder infolge seiner inneren Beschaffenheit erfahren haben würde, weil die Gewifsheit des Eintrittes dieser Folgen schon eine Wertverringerung zur Zeit des Opfers nach sich zieht. Waren die Waren z. B. schon vor dem Seewurf so nafs geworden, dafs dieselben sicher trotz Sorgfalt bis dahin verfaulen mufsten, so ist in der That eine wertlose Ware geworfen und nichts zu vergüten. Ebenso ist es auch gerechtfertigt, unvermeidliche gewöhnliche Leckage, gewöhnlichen Bruch, natürliches Schwinden, soweit solche bis zum Ende der Reise hätten eintreten müssen, zu berücksichtigen, da auch diese Verringerungen unvermeidliche Folgen einer vor dem Opfer bereits vorhandenen Beschaffenheit des Gutes sind [1]). Dagegen sind spätere Schäden (Havereien), welche das Schiff und die Restladung bis zum Ende der Reise treffen, nachdem die geopferten Güter bereits davon getrennt waren, einflufslos [2]).

---

1) So auch Philipps II Nr. 1366, Arnould II S. 802, Maclachlan S. 723, mit Unrecht hält Lewis II S. 79 dies nicht nach unserem Gesetz für richtig.

2) Die englischen Juristen wollen dagegen auch diese berücksichtigen, wenn dieselben die aufgeopferten Güter mit betroffen haben würden, falls letztere an Bord geblieben wären, vgl. Maclachlan a. a. O., Lowndes S. 293, Carver, sect. 372, 418, 425, Arnould II S. 801, Sache Fletcher

Sind die Güter dagegen in grofser Haverei nur beschädigt und auf dem Schiff geblieben, so teilen sie die weiteren Schicksale des letzteren und es kommen nunmehr zunächst die Vorschriften des § 705 zur Anwendung. Soweit danach der Anspruch auf Vergütung nicht überhaupt durch spätere besondere Haverei aufgehoben wird, sind auch alle seit der grofsen Haverei eintretenden Schäden, welche nicht lediglich natürliche Folgen der letzteren sind (vgl. § 700 Bem. Nr. 9 A) ihrem Wert nach bei Berechnung der Vergütung in Abzug zu bringen.

Ohne diese Grundsätze würde die Vergütung nicht ein blofser Ausgleich für das gebrachte Opfer sein (vgl. Prot. S. 2721, 2748).

2. Der Beweis einer hiernach abzugsfähigen Beschädigung wird am besten durch Feststellung der Beschädigung erbracht, welche andere Güter, die nicht an der grofsen Haverei beteiligt sind, bei derselben Gelegenheit und unter gleichen Umständen erlitten haben.

§ 714.

Endet die Reise für Schiff und Ladung nicht im Bestimmungshafen, sondern an einem anderen Orte, so tritt dieser letztere, endet sie durch Verlust des Schiffes, so tritt der Ort, wohin die Ladung

---

c./a. Alexander, Abbott p. 659—661, ebenso das finnländische Seegesetz Art. 144 Abs. 2, dagegen dem Text gemäfs Skandinavien § 202. Die York und Antwerpener Regel XVI entspricht anscheinend unserer Regel, es ist jedenfalls bei uns die Regel der aus unserem Gesetz sich ergebenden Anschauung (über letztere vgl. die Ausführungen des R.O.H.G.Entsch. XXV Nr. 23) gemäfs zu handhaben. Die frühere Regel XII (von 1877) entsprach der englischen Auffassung. Sie will nur vergüten den Wert, den der Eigentümer empfangen haben würde, wenn das Opfer nicht geschehen wäre. Die neue Regel will ihm den Verlust vergüten, den er durch das Opfer erlitten hat, berechnet auf Basis des Marktwertes bei Ankunft des Schiffes u. s. w. — Die Texte der Art. 415, 418 des französischen *Code de commerce* (ebenso Belgien Art. 107 Abs. 2, Art. 108) fordern scheinbar die Bewertung aufgeopferter Güter ohne Rücksicht auf Wertverringerungen. Jedoch wird nicht nur von der Jurisprudenz die Berücksichtigung solcher, die bis zum Opfer eingetreten waren, gefordert. Courcy, *Questions* I. S. 261 ff., Lyon-Caën Nr. 938, Valroger Nr. 2164, Jacobs Nr. 454, sondern zum Teil auch die Berücksichtigung von Havereien, die Schiff und Restladung auf der Weiterreise treffen, dafür Jacobs Nr. 455, Govare p. 142, dagegen Desjardins Nr. 1052. — Die englische Theorie ist jedenfalls nur dann gerecht, wenn Ladung auf der See geworfen wird und die Reise für die ganze Ladung im nächsten Hafen zu Ende ist, den das Schiff anläuft. Ist das Opfer in einem Hafen erfolgt, z. B. durch Verkauf von Teilladung, oder läuft das Schiff nach Opfer von Ladung, die nach dem Endhafen bestimmt war, Zwischen- oder Nothäfen an, wo eine Löschung und Verwertung auch der aufgeopferten Ladung möglich gewesen wäre (§§ 582, 634, 638), andererseits andere Ladung gelöscht wird, die mit Hülfe des Opfers gerettet war, ist es ungerecht, die Umlage deshalb auszuschliefsen oder zu beschränken, weil auf der Weiterreise die nach dem Endhafen bestimmte Restladung beschädigt wird oder untergeht. Carver (sect. 425, 431) will trotzdem jene Theorie auch in diesen Fällen anwenden (vgl. § 727 Bem. Nr. 1), ebenso auch im Fall der Leichterung bei gemeinsamer Gefahr (sect. 419).

in Sicherheit gebracht ist, für die Ermittelung der Vergütung an die Stelle des Bestimmungsorts.

1. Der § 714 behandelt die Fälle, in denen die Reise für Schiff und Ladung nicht (wie im § 711 vorausgesetzt wird) im Bestimmungshafen endet, wenn nämlich:

a. in einem Not-[1]) oder Zwischenhafen[2]) aus Hauptschiff oder Leichtern die ganze nach demselben Hafen bestimmte Ladung definitiv gelöscht oder nach provisorischer Löschung nichts wieder eingeladen wird, weil der Frachtvertrag (bei uns auf Grund der §§ 582 ff. und §§ 628 ff.) vorzeitig aufgehoben oder gelöst wird oder wenn die Ladung in einem solchen Hafen von dem Schiffer verkauft oder aufgelagert wird, weil die Fortsetzung der Reise unmöglich ist (§ 628 Bem. Nr. 6) oder wenn unterwegs aufserhalb eines Hafens, z. B. an der Stelle einer Strandung Schiff und Ladung sich definitiv trennen, R.O.H.G. XIII S. 410, vgl. § 718 Bem. Nr. 1 a. E.

b. nach dem Akt der grofsen Haverei Schiff und Ladung gerettet sind, dann aber durch einen späteren Unfall das Schiff verloren geht, während Teile der Ladung gerettet werden (vgl. § 704).

Ersterenfalls sind die aufgeopferten Güter nach den Preisen an dem zu a. gedachten Ort, wenn die Trennung an einem solchen erfolgte, letzterenfalls, sowie wenn die Trennung ohne Verlust des Schiffes auf hoher See erfolgte (vgl. S. 534), nach den Preisen des Hafens zu berechnen, wohin die gerettete Ladung in Sicherheit gebracht wird (vgl. Prot. S. 2721—2723). Wird dieselbe nach verschiedenen Orten gebracht, deren Preise differieren, so ist der Durchschnitt der Preise mafsgebend[3]). Dabei gilt als mafsgebender Zeitpunkt nach § 711 stets der „Beginn der Löschung“, also auch dann, wenn (oben a) die Löschung zunächst nur eine provisorische war. Dies ist auch wichtig für die Anwendung der Grundsätze des § 705. War die in grofser Haverei beschädigte Ladung provisorisch gelöscht und geht dieselbe vor definitiver Lösung des Vertrags noch am Lande, z. B. durch Brand, unter, so geht dadurch der Havereianspruch nicht gemäfs § 705 verloren, es sei denn, dafs mit einem übrig gebliebenen Teil der nach demselben Hafen bestimmten Ladung die Reise fortgesetzt wird.

2. Die York und Antw. Regel XVI bezeichnet den Ort, nach welchem der Preis festzustellen ist, nicht ausdrücklich. Der Sinn

---

1) Dahin gehört auch der Fall, wenn das Schiff in den Abgangshafen als Nothafen zurückgekehrt ist und hier die Reise endet.

2) d. h. einen solchen, für welchen die Güter nicht bestimmt waren.

3) Mit unserem Gesetz stimmen in betreff der Fälle unter a Skandinavien § 200, Finnland Art. 144 überein, ebenso das anglo-amerikanische Recht Lowndes p. 294, Sache Fletcher c./a. Alexander, Desty § 300 und die übrigen Seegesetze. Der Fall b wird nicht ausdrücklich in den fremden Gesetzen behandelt, Lowndes p. 294 kommt für diesen Fall nach allgemeinen Grundsätzen zu demselben Resultat.

der Regel ist aber in dieser Beziehung kein anderer als der in den §§ 711, 714 unseres Gesetzes ausgedrückte. Als mafsgebenden Zeitpunkt bezeichnet die Regel „Ankunft des Schiffes oder Endschaft des Unternehmens". Ersteres gilt für den Fall des § 711, letzteres für den Fall des § 714. Was darunter zu verstehen s. § 717 Bem. Nr. 3, § 718 Bem. Nr. 4. In betreff beschädigter Ware, die nach Löschung im Nothafen vor definitiver Vertragslösung untergeht, gilt also hier das oben (Nr. 1) Gesagte nicht.

§ 715.

Die Vergütung für entgangene Fracht wird bestimmt durch den Frachtbetrag, welcher für die aufgeopferten Güter zu entrichten gewesen sein würde, wenn sie mit dem Schiffe an dem Orte ihrer Bestimmung oder, wenn dieser von dem Schiffe nicht erreicht wird, an dem Orte angelangt wären, wo die Reise endet.

1. Frachtverlust kann nach unserem Recht als ein Fall grofser Haverei nur dann vorkommen, wenn Güter aufgeopfert werden (einschliefslich des Verkaufes von solchen zur Deckung grofser Haverei, § 711 Abs. 4). Werden Güter in grofser Haverei beschädigt, so geht selbst dann, wenn dieselben infolge dessen unterwegs verkauft werden (vgl. Bem. zu § 712), Fracht nicht verloren (vgl. Bem. Nr. 5 zu § 617). Wird das Schiff in grofser Haverei beschädigt, so geht nach unserm Recht dadurch keine Fracht verloren (vgl. § 638), es sei denn, dafs das Schiff, nachdem es die Ladung in Sicherheit gebracht hat, die Reise nicht fortsetzen kann, weil es reparaturunfähig geworden oder als reparaturunwürdig verkauft ist. Jedoch auch in diesem Fall wird nach § 630 der Frachtvertrag nur gegen Distanzfracht gelöst. Ist bei einer im Inland aufzumachenden Dispache ein fremdes Frachtrecht anzuwenden, nach welchem in den gedachten Fällen weitere Frachtverluste eintreten, wenn die Ladung im Nothafen verkauft oder mit Kosten weiter befördert wird, die die Kosten der Weiterbeförderung in dem eigenen Schiff übersteigen (vgl. § 617 N. 1, § 630 N. 1, Carver, sect. 433, 434), so mag auch bei uns (vgl. S. 475, 495, 499) die Umlage des weiteren Frachtverlustes in Havarie grosse zulässig sein [1]).

---

1) So spricht die York und Antwerpener Regel XV nicht blofs von Frachtverlust durch Verlust, sondern auch durch Beschädigung von Gütern. Unter „Verlust" versteht die Regel auch den Verkauf der Güter während der Reise, der infolge Beschädigung des Schiffes durch einen Akt der Havarie grosse eintritt. Der Zusatz: *„either when caused by a general average act"*, soll sich auf diesen Fall beziehen, in welchem die Ladung selbst keinen Schaden erlitten hat, also auch keine Vergütung liquidieren kann, Report der Liverpooler Konferenz p. 165. Nach englischem Recht ist ein in Havarie grosse umzulegendes Opfer an Fracht auch dann vorhanden, wenn unterwegs zufällig beschädigte Ladung verkauft wird, weil die Fortsetzung mit derselben wahrscheinlich Schiff und Ladung gefährden würde, z. B. bei heifs gewordenen Kohlen, die der Gefahr der Selbstentzündung ausgesetzt

2. Hieraus ergiebt sich, dafs ein Frachtverlust überhaupt nicht vorliegt, wenn nach dem mafsgebenden Frachtrecht für aufgeopferte Güter Fracht zu zahlen ist[2]), ferner dann nicht, wenn nach Abrede Fracht auch für nicht abgelieferte Güter zu zahlen war oder wenn die Fracht definitiv vorausbezahlt war[3]). In allen diesen Fällen erhöht sich der Schaden des Ladungsinteressenten, dessen Güter geopfert werden, um diesen Frachtbetrag und somit auch sein Anspruch auf Grund des § 711 ff., da er die Fracht nicht „erspart".

3. Die zu vergütende Fracht ist die Bruttofracht, vgl. § 721. War das Schiff *en rouge* verfrachtet und hatte der Befrachter dasselbe auf Stückgüter angelegt, so ist für die Berechnung der in Havarie grosse zu vergütenden Fracht nicht „der zwischen dem Reeder und Befrachter abgeschlossene Frachtvertrag über das ganze Schiff", sondern der „zweite Vertrag zwischen dem Befrachter und Stückgutbefrachter" mafsgebend (Prot. S. 2714 f.). Als verloren durch den Havereiakt kann nach der Auffassung des Gesetzes nur diejenige Fracht angesehen werden, „für welche die Güter bei glücklicher Ankunft gehaftet haben würden"; das ist die dem Unterverfrachter gebührende Fracht (Konnossementsfracht). Das kontraktliche Verhältnis des ersten Verfrachters und Befrachters (Unterbefrachters) kann, auch wenn der Verlust von Gütern in demselben Mafse den Untergang der Frachtforderung des Hauptverfrachters, als des Unterverfrachters zur Folge hat (vgl. § 617 Abs. 2), „die Gemeinschaft der Haverei-Interessenten nicht berühren", selbst dann nicht, wenn jene höher war als diese und das Mehr damit dem Hauptverfrachter verloren geht, wie denn auch der Empfänger nach § 711 nur die Unterfracht abzieht. Hat der Unterverfrachter den Mehrbetrag definitiv vorausbezahlt, so ist für ihn der letztere „schon vor dem Havereifall durch Spekulation verloren gegangen." Ein „bereits vorher verlorener Wert" kann aber nicht in grofser Haverei ersetzt werden (Prot. S. 4109 f.).

4. Überfahrtsgelder können direkt nicht aufgeopfert werden, da Reisende nicht wie Güter aufgeopfert werden können. Wohl aber können im Fall einer in grofser Haverei erfolgten Beschädigung des Schiffs nach § 671 Aufwendungen nötig werden, die indessen nach § 706 Nr. 4 (vgl. S. 506) nicht als Folgeschäden in grofser Haverei liquidiert werden können, obwohl nach § 721 Abs. 1 die Überfahrtsgelder andererseits beitragspflichtig sind.

---

sind, vgl. Abbott p. 644 und der dort citierte Fall Pirie c/a. Middledock Company, ferner Aspinall VIII p. 580, IX p. 119, wo angenommen wird, dafs der Anspruch dann fortfällt, wenn der Verkauf erst zu einer Zeit stattfand, als jede Hoffnung auf gefahrlose Fortsetzung des Transports mit der Ladung schon aufgegeben, also die Fracht schon verloren war.

2) Dies ist z. B. der Fall in Frankreich Art. 301, Belgien Art. 107, Italien Art. 575, 576, Holland Art. 481, vgl. N. 2 zu § 711.

3) Vgl. Bem. Nr. 4 zu § 611, Nr. 2 zu § 617.

§ 716.

Der gesammte Schaden, welcher die grofse Haverei bildet, wird über das Schiff, die Ladung und die Fracht nach dem Verhältnisse des Werthes des Schiffes und der Ladung und des Betrags der Fracht vertheilt.

1. Der in diesem Artikel aufgestellte Grundsatz ist eine Ausführung des im § 700 Abs. 2 ausgesprochenen Princips, vgl. Bem. Nr. 1 zu § 700. Das römische Recht vermittelt die Ausgleichung durch Ansprüche aus dem Frachtvertrag gegen den Schiffer. Aus dem bestehenden Kontraktsverhältnis geht für den Schiffer auf der einen Seite das Recht hervor, von jedem Ladungsinteressenten einen seinem Anteil entsprechenden Beitrag zu dem gebrachten Opfer zu fordern; auf der anderen Seite die Pflicht, für die Entschädigung der Eigentümer der geopferten Sachen zu sorgen, soweit diese einen die Beitragspflicht der Eigentümer übersteigenden Wert haben. Zur Erfüllung dieser Pflicht nötigen die Ladungseigentümer den Schiffer mit einer *actio locati*, während letzterem zur Geltendmachung seines Anspruches die *actio conducti*, daneben aber noch ein Retentionsrecht zusteht. Das neuere Recht hat dies geändert. Es hat der Schutzgemeinschaft den Charakter einer Rechtsgemeinschaft gegeben. Der Schiffer ist Vertreter derselben insofern, als es ihm gestattet ist, zur Beseitigung einer der Gemeinschaft drohenden Gefahr Opfer aus der zur Gemeinschaft gehörenden Vermögensmasse zu bringen mit der Wirkung, dafs das Opfer alle Gemeinschaftsinteressenten in dem Verhältnis trifft, in welchem sie Teil an der Gemeinschaft haben, sodafs also zu dem entsprechenden Teil der Interessent, dessen Sachen geopfert sind, von den übrigen Interessenten Ersatz beanspruchen kann, vgl. §§ 725, 726. Wie diese Gemeinschaft beschaffen ist, speciell in welcher Weise die Anteile der einzelnen Interessenten an der Gemeinschaft bemessen werden, ist lediglich dem positiven Recht zu entnehmen (vgl. Ehrenberg, Beschränkte Haftung, S. 89). Die Pflicht des Schiffers, die Aufnahme der Dispache zu veranlassen und bei der Einziehung der Havereibeiträge mitzuwirken, ist aber bestehen geblieben, vgl. §§ 728—731[1]).

1) Aus dieser Stellung des Schiffers ergiebt sich, dafs zur Vereinbarung von Grundsätzen der Dispachierung, die von dem Gesetz abweichen, z. B. zur Adoptierung der York und Antwerpener Regeln, es genügt, wenn der Schiffer durch Konnossementsklausel oder in sonstiger Weise von jedem der interessierten Teile ermächtigt wird, die Dispachierung nach diesen Grundsätzen bewirken zu lassen. Ist das Schiff in den Händen eines Ausrüsters (§ 510), so mufs auch der Schiffseigentümer — für das Schiff — zustimmen. Kommt neben den Empfängern der Ladung der Befrachter in Betracht, so mufs auch dieser gebunden sein. Enthält die Chartepartie entsprechende Klausel, z. B. „Grofse Haverei ist nach den York und Antwerpener Regeln von 1890 zu regulieren", so genügt für die Konnossemente die allgemeine Bezugnahme auf die Chartepartie („alle anderen Bedingungen laut Charter"). Direkter Vertrag unter den Interessenten über die Abweichung von dem

2. Zu dem „gesamten Schaden“ gehören:
a. Die nach den §§ 711—715 zu berechnenden Verluste oder Beschädigungen von Schiff oder Ladung, sowie von Fracht, aufserdem im Fall des § 706 Nr. 2 Beiträge der Ladung des Leichterschiffs zur grofsen Haverei des letzteren;
b. die Kosten, welche in grofser Haverei verauslagt sind, vgl. § 700 Bem. Nr. 10, §§ 705 Abs. 2, 706 Nr. 2, 3, 4, 5, 6, 7, auch die Kosten der Ermittelung der Beträge zu a und der beitragspflichtigen Werte (Taxen und deren notwendige Vorbereitung vgl. Hans. XXI Nr. 127).

Dieser „gesamte Schaden“ bildet die Passivmasse bei Aufmachung des Dispache.

Über die Bildung der Aktivmasse, die „beitragspflichtigen Werte“, handeln die folgenden Paragraphen im einzelnen.

§ 716 spricht in dieser Beziehung nur das Grundprincip aus, dafs Schiff, Ladung und Fracht (einschliefslich der Überfahrtsgelder) nach dem vollen geretteten Wert beitragspflichtig seien. Es ist nicht eine Durchbrechung der Regel, wenn die Bruttofracht nur mit einer Quote herangezogen wird, vgl. § 721 und Bem. dazu[2]).

§ 717.

Das Schiff nebst Zubehör trägt bei:
1. mit dem Werthe, welchen es in dem Zustand am Ende der Reise bei dem Beginne der Löschung hat;
2. mit dem als grofse Haverei in Rechnung kommenden Schaden an Schiff und Zubehör.

Von dem im Abs. 1 Nr. 1 bezeichneten Werthe ist der noch vorhandene Werth derjenigen Ausbesserungen und Anschaffungen abzuziehen, welche erst nach dem Havereifall erfolgt sind.

1. Der Teil, zu welchem der einzelne Interessent der Havereigemeinschaft zu dem gebrachten Opfer beizutragen verpflichtet

---

Gesetz ist also nicht nötig (And. Mein. Carver, sect. 364, der fordert, dafs wenigstens jeder Interessent wissen müsse, dafs alle anderen zustimmen oder durch ihr Konnossement gebunden seien). Die Versicherer sind nicht direkt Interessenten, es wird nur jeder Interessent bei seiner Zustimmung auch des Einverständnisses seines Versicherers gewifs sein müssen, da dieser sonst die Dispache nicht anzuerkennen braucht (vgl. § 837). — Fraglich ist, welche Rechtslage sich ergiebt, wenn nicht alle Beteiligten der Abweichung vom Gesetz zugestimmt haben. Unser Gesetz hat hierüber keine Vorschrift, während z. B. der französische *Code de comm.* Art. 398 (so auch Belgien Art. 100) verordnet: *„A défaut de conventions spéciales entre toutes les parties les avaries sont reglées conformement aux dispositions ciaprès“.* Danach wäre jeder Vertrag mit einem einzelnen Interessenten über Zulassung der Abweichung an die Bedingung geknüpft, dafs auch die übrigen zustimmen. M. E. ist dies auch für unser Recht anzunehmen, das Gesetz kennt nur eine alle Interessenten bindende Dispache, vgl. R.O.H.G. Entsch. XXV Nr. 1.

2) Dagegen liegt eine Durchbrechung dieser Regel vor in denjenigen Gesetzen, welche den Wert des geretteten Schiffes nur zur Hälfte heranziehen, vgl. N. 2 zu § 717. Am klarsten bringt die Regel der gleichmäfsigen Heranziehung zum Ausdruck die York und Antwerpener Regel XVII.

ist, richtet sich nach der Quote, zu der er an dieser Gemeinschaft beteiligt ist. Während nun der preufs. Entwurf (Art. 574 f.) hierfür hinsichtlich des Schiffs und der Ladungsinteressenten die Beschaffenheit des Schiffes und den Bestand, sowie die Beschaffenheit der Waren zur Zeit des Havereifalles (ein Princip, welches nach anglo-amerikanischem Recht zwar nicht wegen der Schäden, wohl aber wegen der Kosten noch in Geltung ist, vgl. N. 20e zu § 700) als mafsgebend ansah, wurde auf der Hamburger Konferenz im Einklange mit dem Princip, dafs die Beitragspflicht nur auf den zur Gemeinschaft gehörigen Sachen haftet, für mafsgebend erklärt das schliefsliche Ergebnis der ganzen Reise, so dafs also nicht nur durch einen nach dem Havarie grosse-Akt eintretenden Totalverlust einer beitragspflichtigen Sache deren Eigentümer aus der Zahl der Beitragspflichtigen ganz und gar ausscheidet (vgl. § 704), sondern auch durch teilweisen Untergang oder Wertsverminderung der auf den Eigentümer fallende Anteil an dem Opfer herabgesetzt wird. Der Wert, mit welchem vom Schiff zur Havarie grosse beizutragen ist, ist daher der am Ende der Reise festzustellende, gleichviel ob das Ende „im Bestimmungshafen oder vor Erreichung desselben in einem Nothafen“ eintritt (Prot. S. 2727).

2. Zu diesem Werte mufs aber hinzugerechnet werden der als grofse Haverei in Rechnung kommende Schaden an Schiff und Zubehör, weil nur dadurch eine Gleichstellung der geretteten und geopferten Werte erreicht wird (vgl. § 718 Nr. 2, § 721 Nr. 2). Auf der anderen Seite ist in Abzug zu bringen der Wert der erst nach dem Havereifall stattgehabten Reparaturen und Anschaffungen, weil den Schaden nur diejenigen Gegenstände zu tragen haben, welche der Gefahr ausgesetzt waren, und diese nur in dem Zustande, in dem sie der Gefahr ausgesetzt waren. Dafs das Gesetz aber nur den noch am Ende der Reise vorhandenen Wert jener Reparaturen und Anschaffungen in Abzug bringen läfst, erklärt sich daraus, dafs die Reparaturkosten im Nothafen nicht selten ungewöhnlich hoch sind[1]), die Reparaturen auch infolge neuer Unfälle wieder ganz verloren gehen oder doch an Wert verlieren können. Ist also die durch die Reparaturen herbeigeführte Wertserhöhung ganz verloren gegangen, so ist der Betrag derselben von der im Bestimmungshafen erhobenen Taxe gar nicht in Abzug zu bringen; ist sie zum Teil verloren gegangen, so ist dieser Teil nicht abzuziehen[2]) (Prot. S. 2769 f., 4112).

---

1) Es würde „eine dem Reeder zur Last fallende besondere Havarie zum Teil von den Ladungsbeteiligten zu tragen“ sein, wenn jene ganze Summe von dem Werte des Schiffs in Abzug käme.

2) Verschiedene Seerechte des M. A. lassen den Reeder kontribuieren entweder mit dem Schiff oder der Fracht. So das Seerecht von Oleron (Art. 8, Pardessus, *Collection* I S. 328 f.); das Wisbysche Seerecht (Art. 41, Pardessus I S. 490); der *Guidon de la mer* (C. 5 Art. 21, Pardessus II S. 392). Nach dem *Consulado del mare* (C. 53, Pardessus II S. 103 f.)

3. Für das Schiff ist die Reise dort zu Ende, wo (sei es am Bestimmungsort oder im Nothafen) es definitiv seine Ladung löscht. Läuft das Schiff Eskalen, so ist für das Schiff die Reise erst dann zu Ende, wenn dasselbe den Endhafen mit der Restladung erreicht. Die ganze Reise mit dem Anlaufen der Zwischen-

---

trägt er bei mit der Hälfte des Schiffs und mit der ganzen Fracht (auch mit der für die geopferten Güter, wenn er dieselbe fordert; anderenfalls nur mit der der geretteten). Hieran hat sich die *Ordonnance de la marine* von 1681 angeschlossen. Sie bestimmt (III, 8 Art. 7): *La repartition pour le payement des pertes et dommages sera faite sur les effets sauvets et jettez, et sur moitié du navire et du fret au marc la livre de leur valeur.* (Nur bei *rachat* kontribuiert der Reeder *sur le total du navire et du fret, deduction faite des victuailles consumées et des avances faites au matelots.*) Die *Ordonnance* versteht aber unter dem Wert des Schiffes den Wert bei der Ausreise. Der *Code de commerce* hat die Regel aus der *Ordonnance* herübergenommen (*Les avaries communes sont supportées par les marchandises et par la moitié du navire et du fret, au marc le franc de la valeur* Art. 401, und Art. 417 und 304 enthalten die gleiche Regel; letzterer — abweichend von der *Ordonnance* — auch für *rachat*). Der Wert des Schiffes, von welchem die Hälfte beizutragen hat, ist hier aber der Wert des Schiffes im Löschungshafen. Dies ist im Art. 417 ausdrücklich vorgeschrieben, wie dafür auch die überwiegende Praxis ist (vgl. Govare S. 165—171, Boistel S. 999, Lyon-Caën Nr. 955). Doch hat auch die Ansicht, wonach mafsgebend ist der Wert des Schiffes im Abgangshafen, sehr hervorragende Vertreter (so u. a. Locré, *Esprit du Code de comm.* IV S. 343; Pardessus, *Droit comm.* III S. 208; Courcy I S. 235, der es als den Geist des Gesetzes bezeichnet, *de calculer la moitié de la valeur du navire armé, équipé, prêt à prendre mer*). Mit dem französischen Recht stimmen überein Italien (Rumänien) Art. 647, Portugal Art. 636. — Alle übrigen Rechte lassen den ganzen Wert des Schiffes beitragen und zwar (abgesehen von der im Text Bem. Nr. 1 erwähnten abweichenden Behandlung des englischen Rechts, hinsichtlich der in Havarie grosse gemachten Aufwendungen an Kosten *expenditures*) den Wert, den das gerettete Schiff am Ende der Reise hat, abzüglich des Wertes von Reparaturen seit der Havarie grosse, vgl. für England: Lowndes p. 305, 632, Belgien Art. 110, Skandinavien § 207, Finnland Art. 146, Rufsland Art. 398, Holland Art. 727, Spanien Art. 854 Nr. 7, Argentinien Art. 1338. — Über die Art, wie der Wert des Schiffes zu schätzen, lassen sich keine Vorschriften geben. Mit Recht bemerkt Lowndes a. a. O., es müsse der Betrag festgestellt werden, für welchen der Reeder als vernünftiger Mann das Schiff verkaufen würde und könnte. Kommt das Schiff thatsächlich am Ort der Löschung zum Verkauf, z. B. infolge Kondemnation, so wird der Regel nach der Erlös mafsgebend sein können, so ausdrücklich Italien Art. 654a, Portugal Art. 647 (Wert oder Erlös). — Dafs auch der in Havarie grosse zu vergütende Schaden (§ 717 Nr. 2) mit beitragspflichtig ist, wird nicht in allen fremden Rechten anerkannt. Belgien (Art. 110) schreibt nur vor: *Le navire contribue pour sa valeur au lieu du déchargement*, vgl. hierzu Jacobs Nr. 461. Ist keine Ausbesserung unterwegs geschehen, so würde hiernach die Havereivergütung nicht mit beitragen, weil noch nicht zur Verwendung gelangt. Ebenso Spanien (Art. 845 Nr. 7). Frankreich a. a. O. und Italien a. a. O. schreiben ausdrücklich nur Beitrag der Hälfte von Schiff und Fracht vor. Aber trotzdem nimmt die Jurisprudenz, wenigstens in Frankreich (vgl. Lyon-Caën Nr. 961), an, dafs auch die Hälfte der Schadenssumme, welche für Opfer am Schiff zu liquidieren, beitragen müsse, Portugal (Art. 639) bestimmt besonders, dafs auch die Schadenssummen beitragspflichtig seien, obwohl es Schiff und Fracht nur zur Hälfte beitragen läfst. Die übrigen oben genannten Gesetze erkennen ebenfalls die Beitragspflicht der Schadenssumme an.

häfen ist eine Reise (vgl. Bem. Nr. 1 zu § 727). Ebenso, wenn aus anderen Gründen in verschiedenen Häfen gelöscht wird. Entscheidet es sich erst nach Ankunft an einem Ort und nach (einer zunächst vorläufig erfolgten) Löschung, dafs die Reise dort beendet wird, so bleibt doch mafsgebend der im Gesetz bezeichnete Zeitpunkt (Beginn der Löschung) für Feststellung der Werte, so dafs spätere Verluste, z. B. durch einen Brand, die Gemeinschaft der Havereiinteressenten nicht treffen; dies gilt nach den §§ 718ff. auch für die Ladung[3]). — Regel XVII der *York and Antw. Rules* läfst dagegen entscheidend sein „*the termination of the adventure*", also erst den Zeitpunkt, in welchem es zuerst feststeht, dafs das Unternehmen zu Ende ist, z. B. den Tag der Kondemnation des Schiffes im Nothafen, den Tag, an welchem gemäfs § 638 die sämtlichen Ladungseigner erklärt haben, dafs sie den Frachtvertrag aufheben u. s. w. Abgesehen von solchen Fällen, kann als dieser Zeitpunkt auch der Beginn der Löschung angesehen werden. Im übrigen ergiebt die Regel nichts Abweichendes. Der etwas unklare Schlufs des ersten Satzes (*except* u. s. w.) bedeutet hier nur, dafs die Vergütung für Havereischäden beitragspflichtig bleibt, auch wenn die Schäden inzwischen ausgebessert sind, vgl. § 721 Bem. Nr. 7 a. E.

4. Ersatzansprüche gegen Dritte, welche dem Reeder wegen Beschädigung oder Verlust des Schiffes seit dem Havereifall bis zum Ende der Reise zustehen, kommen nicht in Ansatz. Der Vergütungsberechtigte hat dafür aber unter Umständen direkte Ansprüche gegen den Schuldigen, vgl. Bem. Nr. 2 zu § 704 und Bem. zu § 726.

§ 718.

Die Ladung trägt bei:

1. *mit den am Ende der Reise bei dem Beginne der Löschung noch vorhandenen Gütern oder, wenn die Reise durch den Verlust des Schiffes endet (§ 714), mit den in Sicherheit gebrachten Gütern, soweit in beiden Fällen diese Güter sich zur Zeit des Havereifalls an Bord des Schiffes oder eines Leichterfahrzeugs (§ 706 Nr. 2) befunden haben;*
2. *mit den aufgeopferten Gütern (§ 711).*

1. Vgl. die allgemeinen Bemerkungen in Bem. Nr. 1 zu § 717. Läuft das Schiff Eskalen oder wird aus anderen Gründen in verschiedenen Häfen gelöscht, so ist die Reise für jeden Teil der Ladung dort zu Ende, wo die definitive Löschung erfolgt, also in jedem Zwischenhafen für die dort gelöschten Güter, im Nothafen für die dort ausgeladenen und nicht wieder eingeladenen Güter, auch wenn die Wiedereinladung ursprünglich beabsichtigt war, dann aber

3) Wird die Ladung aufserhalb eines Hafens definitiv gelöscht, so kann nur der Zustand entscheiden, in welchem das Schiff den Endhafen erreicht (wenn es dorthin allein die Reise fortsetzen mufste), eventuell den nächsten Hafen, in den es einläuft.

unterblieb. Auch für die letzteren ist der Zeitpunkt des „Beginns der Löschung" mafsgebend, es bleiben also diese Werte beitragspflichtig, auch wenn dieselben seitdem bis zu dem Zeitpunkt, als die Wiedereinladung aufgegeben wurde, sich verändert haben. War die Ladung z. B. danach mit 100000 Mk. beitragspflichtig, so bleibt diese Beitragspflicht bestehen, auch wenn inzwischen die Hälfte davon verbrannt ist, vgl. § 724 Abs. 2. Anders nach York und Antwerp. Regeln, s. unten Nr. 4.

Wird die Ladung in ein anderes Schiff umgeladen, um an den Bestimmungsort oder anderswohin geschafft zu werden, so ist die Reise im Sinne des Gesetzes zu Ende, wo diese Umladung geschieht, denn es ist die Reise stets dann zu Ende, wenn sich Schiff und Ladung endgültig trennen (Prot. S. 2726, 4129), vgl. Heck, S. 357. Geschieht eine solche Umladung, weil Not vorliegt, auf offener See, so mufs, analog dem Fall des Verlustes des Schiffes, angenommen werden, dafs der Ort mafsgebend ist, wohin die Ladung von dem Schiff gebracht wird, welches dieselbe aufnimmt.

2. Dafs die bei Beginn der Löschung vorhandenen Güter nur dann für beitragspflichtig gelten, wenn sie sich zur Zeit des Havereifalles an Bord des Schiffs befanden, erklärt sich daraus, dafs die Schutzgemeinschaft von Schiff und Ladung die Voraussetzung der Havarie grosse-Verteilung bildet. Bei dem Anlaufen eines Nothafens (§ 706 Nr. 4) ist diese Bedingung schon dann erfüllt, wenn die Ladung sich nur an Bord befand, als die Veranlassung zur Aufsuchung des Nothafens eintrat und zur Zeit des Einlaufens die Absicht bestand, später mit der Ladung die Reise fortzusetzen (vgl. Bem. Nr. 5 zu § 700). Diesen Gütern stehen die gleich, welche in dem angegebenen Zeitpunkt an Bord eines Leichterfahrzeuges waren, freilich nur in dem Falle, wo sie wegen eines — wenn auch früheren — Havarie grosse-Falls auf das Leichterfahrzeug gebracht worden sind. Dies ergiebt sich aus der Verweisung auf § 706 Nr. 2 (vgl. Bem. III Nr. 3 zu § 706). Dafs aber die aus dem angegebenen Grunde auf Leichterschiffen befindlichen Güter beitragspflichtig sind [1]), ist daraus zu

1) Dieser Grundsatz ist nicht allgemein anerkannt. Schon das römische Recht lehnt in l. 4 pr. Dig. 14. 2 die Beitragspflicht der im Leichter befindlichen Güter zu den späteren Havarien des Hauptschiffs ab, ebenso ausdrücklich Frankreich Art. 427, Portugal Art 643, Italien Art. 652, Rufsland Art. 407, aber auch die übrigen Rechte, soweit sie nur die an Bord des Schiffes zur Zeit des Havereifalles befindlichen Güter für beitragspflichtig erklären, so Skandinavien § 208, Finnland Art. 246, Spanien Art. 812. Dagegen stimmen mit uns überein Argentinien Art. 1338 und Holland Art. 727 Abs. 3. Ulrich S. 361, 389 nimmt ohne genügende Grundlage an, dafs auch das englische Recht mit uns übereinstimme. Die Bestimmung unseres Gesetzes ist anormal, vgl. Parsons I p. 464, Desty § 299. — In betreff der Havarien, von denen die Güter auf dem Leichterschiff betroffen werden, liegt die Sache anders, diese sind als Folgeschäden der aus Not erfolgten Leichterung von dem Hauptschiff nach den fremden Rechten zu tragen wie bei uns, soweit es sich um Havereien und Beiträge

erklären, dafs die ursprüngliche Gefahr so lange fortwirkt, „bis die geleichterten Güter an Bord des Hauptschiffs zurückgebracht worden“ sind oder ihre Wiedereinladung definitiv aufgegeben ist. So lange geht auch die das Hauptschiff von neuem treffende Gefahr zugleich die im Leichterschiff befindlichen Güter an, da diese regelmäfsig verloren sein würden, wenn das Hauptschiff zu Grunde ginge und sie auf dem Leichterfahrzeuge die Reise fortsetzen sollten (Prot. S. 2731 f.). Güter, welche erst nach dem Havereifall an Bord genommen oder vor demselben bereits gelöscht sind, kontribuieren nicht[2]). Ebensowenig Güter, welche sich infolge gewöhnlichen Ladens und Löschens an Bord des Leichterschiffs befinden, da „im ersteren Fall die Gemeinschaft zwischen diesen Gütern und dem Hauptschiff noch gar nicht begründet und in dem letzten Falle bereits wieder gelöst“ ist. Dasselbe gilt von den Gütern, welche in anderen Fällen in Leichterfahrzeuge übergeladen werden müssen, „ohne dafs die Ablichtung zur Abwendung einer Schiff und Ladung bedrohenden Gefahr erforderlich gewesen“ ist. Güter, „welche im Nothafen gelöscht und auf das Lager gebracht werden“, haben zu derjenigen Haverei nicht beizutragen, welche nachträglich das Schiff und die noch an Bord befindlichen Güter im Nothafen trifft. Dies wurde auf der Hamburger Konferenz, obwohl man anerkannte, dafs die „Gemeinschaft zwischen Schiff und Ladung“ fortbestehe und „die Rettung des Schiffs aus der neuen Gefahr“ die Fortsetzung der Reise ermögliche, dadurch begründet, dafs die Schäden, welche der „im Nothafen gelöschten Ladung während der Lagerung“ zustiefsen, ohne mit der Haverei im Kausalzusammenhang zu stehen“, in Havarie grosse nicht zu ersetzen wären (Prot. S. 2729 f.). So auch O.L.G. Hamburg Hans. IX Nr. 8. Ausnahmen von der Beitragspflicht s. § 723. Folgeschäden eines eingetretenen Havereifalls s. Bem. Nr. 5 a. E., Nr. 9 zu § 700, Bem. V 2 zu § 706.

3. Auch die aufgeopferten Güter (einschliefslich der im Nothafen verkauften, vgl. § 711) sind beitragspflichtig, da der Schaden von allen Interessenten (nicht blofs von den Eigentümern der geretteten Gegenstände) getragen werden soll. Und zwar haben die in einem Havarie grosse-Fall geopferten Güter auch bei einer späteren bis zum Ende der ganzen Reise des Schiffs (s. S. 533) sich ereignenden grofsen Haverei beizutragen. Denn die für das erste Opfer zu zahlende Vergütung ist von den durch die Opfer späterer Havarie grosse geretteten Gegenständen zu tragen und so sind diese Opfer auch zur Deckung jener Vergütung gebracht

---

der Ladung handelt, vgl. Bem. III Nr. 3 zu § 706. Holland hat auch in den Art. 702—704 besondere Bestimmungen für grofse Havereien, welche sich auf Leichtern ereignen, deren Benutzung durch Barren vor den Häfen nötig werden. Portugal Art. 645 für Verteilung von Schäden auf Leichtern überhaupt.

2) Dieser Grundsatz ist notwendige Folge des Grundprincips der grofsen Haverei und in allen Rechten anerkannt.

worden[3]). Ebenso tragen die bei späteren Havereien aufgeopferten Güter zu den früheren Opfern bei, vgl. jedoch §§ 720, 722.

4. Die York und Antw. Regel XVII spricht die Beitragspflicht der für aufgeopferte Güter zu vergütenden Werte aus, im übrigen läfst sie unentschieden, welche Ladungsteile (oben Nr. 2) beitragspflichtig sind. Hierüber entscheidet also das Gesetz. Als mafsgebender Zeitpunkt zur Feststellung der geretteten Werte gilt aber hier der der „*termination of the adventure*“; über dessen Begriff s. Bem. Nr. 3 zu § 717. Hat das Schiff Waren nach verschiedenen Häfen an Bord, so mufs hier (bei der Ladung) für die nach jedem Hafen bestimmten Güter der gedachte Zeitpunkt besonders bestimmt werden, da es augenscheinlich nicht der Sinn ist, dafs für die Güter der Zwischenhäfen das Unternehmen erst dann zu Ende ist, wenn das Schiff den Endhafen erreicht oder die Reise dorthin aufgiebt. Werden einzelne Güter schon vor ihrem Bestimmungsort von der Weiterreise ausgeschlossen, so ist für sie allein „*termination*“ u. s. w. vorhanden, sobald feststeht, dafs die Weiterbeförderung unterbleibt.

5. Ersatzansprüche gegen den Reeder, Schiffer oder dritte Personen für seit der grofsen Haverei bis zum Ende der Reise verlorene Güter kommen nicht in Ansatz. Soweit es sich nur um Ersatzansprüche gegen das Schiffsvermögen handelt, wäre deren Ansatz zwecklos, da die Vorschrift des § 724 hier Ausgleich bietet. Soweit es sich um Ansprüche gegen Schiffer und Reeder persönlich oder gegen dritte Personen handelt, stehen dem Vergütungsberechtigten unter Umständen direkte Ansprüche gegen den Schuldigen zu, vgl. Bem. Nr. 2 zu § 704[4]).

§ 719.

Bei der Ermittelung des Beitrags kommt in Ansatz:

1. *für Güter, die unversehrt sind, der Marktpreis oder der durch Sachverständige zu ermittelnde Preis (§ 711), welchen sie am Ende der Reise bei dem Beginne und am Orte der Löschung des Schiffes. oder, wenn die Reise durch Verlust des Schiffes endet (§ 714), zur Zeit und am Orte der Bergung haben, nach Abzug der Fracht, Zölle und sonstigen Kosten;*
2. *für Güter, die während der Reise verdorben sind oder eine zur grofsen Haverei nicht gehörige Beschädigung erlitten haben, der durch Sachverständige zu ermittelnde Verkaufswerth*

3) So auch das englische Recht, Arnould II S. 791. Ebenso ist Art. 425 des franz. *Code de comm.* (dem Belgien Art. 113, Italien Art. 651 u. a. konform lauten) nicht im entgegengesetzten Sinn zu verstehen, vgl. Lyon-Caën Nr. 890, Jacobs Nr. 469. Die übrigen Rechte heben zum Teil eine Beitragspflicht der aufgeopferten Güter ausdrücklich hervor, wie z. B. Skandinavien § 208, Finnland Art. 146, Holland Art. 727, Portugal Art. 639. Rufsland Art. 398.

4) Skandinavien § 208 läfst die Ladung auch mit Ersatzansprüchen gegen den Reeder beitragen.

(§ 712), welchen die Güter im beschädigten Zustande zu der in Nr. 1 erwähnten Zeit und an dem dort bezeichneten Orte haben, nach Abzug der Fracht, Zölle und sonstigen Kosten;

3. für Güter, die aufgeopfert worden sind, der Betrag, welcher dafür nach § 711 als grofse Haverei in Rechnung kommt;

4. für Güter, die eine zur grofsen Haverei gehörige Beschädigung erlitten haben, der nach Nr. 2 zu ermittelnde Werth, welchen die Güter im beschädigten Zustande haben, und der Werthsunterschied, welcher nach § 712 für die Beschädigung als grofse Haverei in Rechnung kommt.

1. § 719 giebt die Anwendung des in § 718 ausgesprochenen Princips im einzelnen. Es werden dabei für die Berechnung der beitragspflichtigen Ladung dieselben Regeln gegeben, wie für die Berechnung der Vergütung für ganz oder teilweise geopferte Ladung (vgl. §§ 711—713)[1]). Ziffer 3 und 4 geben die nähere Ausführung von § 718 Nr. 2, Ziffer 4 speciell in Anwendung auf nur teilweise aufgeopferte (d. h. beschädigte) Güter. Die ganz oder teilweise aufgeopferten Güter tragen mit den vollen in der Passivmasse zum Ansatz gelangenden Schadensbeträgen, nicht nur mit der Quote bei, die sie als Vergütung erhalten (Prot. S. 3732 f., 4223).

2. Die Fracht der geretteten Güter wird ganz abgezogen ohne Rücksicht darauf, ob dieselbe endgültig vorausbezahlt war oder nicht. Denn die Fracht trägt auch im ersteren Fall selbständig bei (vgl. § 721 Nr. 1)[2]). Als „sonstige Kosten“ kommen alle

1) Ebenso entscheiden nach den fremden Rechten für die Berechnung der geretteten Werte gleiche Grundsätze wie für die geopferten Werte. Jedoch ist bei ersteren stets der wahre Wert entscheidend, wenn derselbe höher ist als der deklarierte Wert, vgl. Nr. 1 zu § 711.

2) Aber die Beiträge der Fracht zahlt solchenfalls der Befrachter (s. Bem. Nr. 1 zu § 721), nicht der Empfänger. Nach den Gesetzen von Belgien Art. 105, 107, Italien Art. 654 Abs. 2, Art. 655, sowie der angloamerikanischen Praxis läfst man keinen Abzug definitiv vorausbezahlter Fracht von dem Marktpreis der geretteten Ladung am Bestimmungsort zu, eximiert dagegen andererseits diese Fracht von selbständigen Beiträgen zur Havarie grosse. Endet die Reise nicht am Bestimmungsort, so wird dem Preis der Ladung der Bruttobetrag der Vorausfracht hinzugerechnet, da diese dann in jenem noch nicht enthalten ist, vgl. Lowndes S. 308, Parsons I p. 454, 463. Abbott p. 543, Arnould II S. 808, 811, Fall Trayes v. Worms. Danach wird materiell der Empfänger mit den auf jene Fracht zahlbaren Havereibeiträgen belastet. Wie nach unserem Recht wird die Ausgleichung zwischen Empfänger und Befrachter nach dem unter ihnen bestehenden Rechtsverhältnis vorzunehmen sein, vgl. Bem. Nr. 1 zu § 721. Ein praktischer Unterschied bleibt aber doch bestehen, da die Fracht als solche gesetzlich nicht mit vollem Bruttobetrag kontribuiert (vgl. § 721). — In Frankreich ist die Behandlung der Beitragspflicht des definitiv vorausbezahlten Frachtvorschusses streitig, da das Gesetz keine Entscheidung enthält. Lyon-Caën Nr. 950, 955 entscheidet sich für eine den eben besprochenen Gesetzen gleiche Behandlung, Desjardins Nr. 1062 für eine im wesentlichen unserem Gesetz entsprechende Behandlung, während die Praxis den Reeder auch von diesem Frachtvorschufs mit der gesetzlichen Hälfte beitragen läfst und denselben von dem Wert der Ladung kürzt. — Skandinavien (§§ 208, 210) geht mit uns konform, ebenso Finnland (Art. 146).

solche in Betracht, welche bei Untergang des geretteten Gutes in der Gefahr, aus welcher dasselbe gerettet ist, erspart wären (vgl. Lowndes, S. 307). Es können also auch solche abgezogen werden, welche nach dem Havereifall im Nothafen zur Erhaltung und Aufbewahrung verauslagt sind, ferner auf die Ladung fallende Löschungskosten, Beiträge aus späterer Haverei oder anderem Notfall (§ 722). Dagegen gehören hierher nicht Unkosten, die selbst in Havarie grosse liquidiert werden, wie Kosten der Löschung und Wiedereinladung im Nothafen (§ 706 Nr. 4).

3. Wertangaben, welche die Ladungsinteressenten dem Dispacheur machen, haben keine rechtsgeschäftliche Bedeutung, können also jederzeit berichtigt werden. Der Wert ist nur dem Gesetz gemäfs festzusetzen (vgl. R.O.H.G. XXIII S. 180 ff.).

4. Die York und Antw. Regel XVII steht in betreff der Behandlung definitiv vorausbezahlter Fracht auf dem Standpunkt des belgischen und anglo-amerikanischen Rechts (vgl. N. 2), geht im übrigen mit unserem Gesetz konform.

§ 720.

Sind Güter geworfen, so haben sie zu der gleichzeitigen oder einer späteren grofsen Haverei im Falle ihrer Bergung nur beizutragen, wenn der Eigenthümer eine Vergütung verlangt.

1. Wenn geworfene Güter vor der Dispache geborgen und dem Eigentümer zurückgegeben werden, so entsteht die Frage, ob diese geretteten Güter zu späteren grofsen Havereien beitragspflichtig sind, welche nach ihrer Trennung vom Schiff diesem und der Restladung zustofsen. Diese Frage wird nicht, wie bei der notwendigen Leichterung, unbedingt bejaht, es wird vielmehr dem Eigentümer, der durch den Seewurf sein Eigentum nicht verloren hat (vgl. Prot. S. 2794, l. 2 § 8 *de lege Rhodia*, Dig. 14, 2) das Wahlrecht gegeben, entweder sich mit den geretteten Gütern unter Verzicht auf Havereiansprüche (wegen Beschädigung, Rettungskosten, teilweisen Verlustes) zu begnügen oder Vergütung in Havarie grosse zu verlangen, in welchem letzteren Fall dann die aufgeopferten und geretteten Werte (vgl. § 719 Nr. 4) auch zu anderweitigen gleichzeitigen oder späteren grofsen Havereien von Schiff und Restladung beitragen müssen[1]). Hierbei

1) Mit uns konform sind von den fremden Rechten Holland Art. 740, Portugal Art. 646. Spanien Art. 864, Mexico Art. 939, Argentinien Art. 1350. Die Gesetze, welche ausdrücklich die Beitragspflicht abgeleichterter Güter ablehnen (s. N. 1 zu § 718), führen analog zur Ablehnung einer Beitragspflicht geworfener und wieder geretteter Güter. Auch besagt Frankreich Art. 425 Al. 1 (ebenso Belgien Art. 113 Satz 1) ausdrücklich: *Les effets jetés ne contribuent, en aucun cas, au payement des dommages arrivés depuis le jet aux marchandises sauvées.* Es ist aber streitig, ob diese Vorschrift auch von späteren grofsen Havereien oder nur besonderen Havereien spricht, s. Jacobs Nr. 468, der den geworfenen Gütern ein Wahlrecht einräumen will, wie unser Gesetz. Auch die Gesetze von Skandinavien § 208, Finnland Art. 146 lassen nur zur Zeit des Haverei-

ist es selbstverständlich, dafs der Ladungseigentümer nicht „teilweise auf Ersatz der Güter verzichten, teilweise den Anspruch geltend machen, und vielleicht die guten Waren zurückbehalten, die schlechten aber der Gemeinschaft überlassen“ darf, sondern er mufs „für alle geretteten Güter zugleich zu der einen oder anderen Mafsregel sich entschliefsen“ (Prot. S. 2794 f.).

2. Der Paragraph behandelt nicht den Fall, wenn geworfene Güter nach Aufmachung der Dispache und Auszahlung der Havereibeiträge nachträglich geborgen werden. Dieser Fall sollte der Entscheidung nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen überlassen werden.

Da nun das Eigentum durch den Seewurf nicht verloren geht, so gehört das Geborgene auch in diesem Fall dem früheren Eigentümer. Er ist nunmehr um den Nettowert beziehentlich Erlös des Geborgenen abzüglich der Quote, mit der er selbst bei der Dispache belastet wurde, oder um das dafür Vergütete abzüglich von Kosten bereichert und mufs diese Bereicherung den übrigen Interessenten anteilweise erstatten. Dagegen hat der Eigentümer nicht das Recht, die Zurücknahme des Bergungsgutes zu verweigern, wie anscheinend auf der Hamburger Konferenz angenommen wurde (Prot. S. 2778)[2]).

§ 721.

Die Frachtgelder tragen bei mit zwei Drittheilen:

1. des Bruttobetrags, welcher verdient ist;

2. des Betrags, welcher nach § 715 als grofse Haverei in Rechnung kommt.

Ueberfahrtsgelder tragen bei mit dem Betrage, welcher im Falle des Verlustes des Schiffes eingebüfst wäre (§ 670), nach Abzug der Kosten, die alsdann erspart sein würden.

1. Durch die in Havarie grosse gebrachten Opfer wird die Fracht der geretteten Güter ebenfalls gerettet. Welcher Modus der Frachtzahlung immer vorliegen mag, durch den Untergang der Ladung würde auch die Fracht verloren gehen. Sind für die Zahlungsverbindlichkeit die gesetzlichen Vorschriften mafsgebend,

---

falles an Bord befindliche Güter beitragen. — Die anglo-amerikanische Auffassung, ausgehend von einer Gleichstellung aller Interessen, welche derselben Gefahr ausgesetzt waren („*only so much of the value as was at risk at the time of the sacrifice*“), führt zu derselben Entscheidung, vgl. Lowndes p. 38, Parsons I S. 462, Desty § 299. Crump, *The principles of the law relating to marine insurance and general average*, London 1875, p. 150, nimmt aber eine Beitragspflicht geworfenen Guts zu späteren Havereien an. Rechtsentscheidungen liegen nicht vor.

2) Die folgenden Gesetze: Frankreich Art. 429, Belgien Art. 115, Holland Art. 739, Spanien Art. 863, Portugal Art. 646, Finnland Art. 149 bestimmen demgemäfs ausdrücklich, dafs solchenfalls den Havereiinteressenten von dem Eigentümer die erhaltene Vergütung abzüglich der verursachten Schäden und Bergungskosten zu erstatten sei, ausgehend von der Vorstellung, dafs die geborgenen Güter von dem Eigentümer zurückzunehmen seien. So auch das röm. Recht in l. 2 § 7 de lege Rhodia (14, 2), Maclachlan S. 724. Skandinavien § 215 ordnet für diesen Fall eine Zusatzberechnung zur Dispache an.

so trifft der Verlust den Verfrachter. Ist infolge besonderer Vereinbarung die Fracht auch im Falle des Unterganges der Güter zu zahlen oder die vorausbezahlte Fracht nicht zurückzugeben (§ 617 Bem. Nr. 2), so trifft der Verlust den Empfänger oder den Befrachter, „je nachdem der eine oder der andere die Gefahr des Transportes getragen hat". Mit dem Untergange der Güter werden in ihrem Werte „auch die durch den Transport erzielten und bedingten, von der Fracht repräsentierten Vorteile eingebüfst". Daher mufs in jedem Falle derjenige mit der Fracht beitragen, dem dieselbe durch das Opfer erhalten ist (Prot. S. 2738, 4117 f.), vgl. oben S. 256 N. 4 unter a, Hans. XVIII Nr. 59, XIX Nr. 35, Bolze XXIII Nr. 542. Dementsprechend wird bei der beitragspflichtigen Ladung die volle Fracht in jedem Fall abgezogen, vgl. Bem. Nr. 2 zu § 719. Dagegen will Schröder (Endemann IV S. 278) stets den Verfrachter beitragen lassen, vgl. die Widerlegung dieser Ansicht bei Heck, S. 395 N. 2.

Es ergeben sich also folgende Möglichkeiten:

a. Der Frachtanspruch des Verfrachters ist abhängig von der Rettung der Güter; dann hat er von der empfangenen Fracht beizutragen.

b. Der Frachtanspruch des Verfrachters ist hiervon unabhängig und die Frachtzahlung ist Sache des Empfängers, dann liegt letzterem ob, nicht nur von den geretteten Gütern, sondern auch von der dafür zu entrichtenden Fracht beizutragen.

c. Der Frachtanspruch des Verfrachters ist unabhängig von der Rettung der Güter und die Frachtzahlung ist oder war Sache des Befrachters, dann hat dieser von der Fracht für die geretteten Güter beizutragen[1]). Er hat sich aber seinerseits mit dem Empfänger zu berechnen, wenn er für diesen die Fracht verauslagt hat, wovon keine Rede sein kann, wenn er die Fracht für eigene Rechnung gezahlt hat, z. B. weil er auf Grund eines Kaufkontraktes die Waren franko Fracht dem Empfänger zu liefern hatte.

Diese drei Fälle begreift die Ziff. 1 des Paragraphen, indem hier lediglich festgesetzt wird, welche Fracht beitragspflichtig ist, während die Person des Beitragspflichtigen nicht genannt wird (Prot. S. 4118). Allerdings ist es nicht ganz korrekt, hier überall von „verdienter Fracht" zu reden. Es soll damit der gerettete Frachtwert bezeichnet werden. Fautfracht, die überhaupt nicht im Risiko der Reise gestanden hat, ist nicht beitragspflichtig (vgl. § 582 bei teilweisem Rücktritt §§ 588, 589). Über den Fall des § 578 vgl. oben S. 160 unter Nr. 2 und unten N. 2.

2. Anders liegt die Sache, wenn es sich um die Fracht für aufgeopferte Güter handelt. Im regelmäfsigen Fall,

---

1) In betreff der fremden Rechte bei definitiv vorausbezahlter Fracht s. N. 2 zu § 719.

wenn nur für gerettete Güter dem Verfrachter Fracht zu entrichten ist, kommt Ziff. 1 des Artikels überhaupt nicht zur Anwendung. Der Verfrachter erhält vielmehr auf Grund des § 715 Vergütung für entgangene Fracht, wovon er nach Ziff. 2 beizutragen hat. Wie aber, wenn der Verfrachter laut Abrede auch für verlorene Güter einen Anspruch auf Fracht hat, sei diese noch zu zahlen oder bereits definitiv vorausbezahlt? In diesem Falle könnte man freilich von verdienter Fracht sprechen, insofern als der Verfrachter auf Grund des Frachtvertrages und infolge der Ausführung der Reise Anspruch auf die Fracht hat. Trotzdem greift Ziff. 1 nicht Platz, weil die Aufopferung der Güter ohne allen Einflufs auf den Frachtanspruch des Verfrachters gewesen ist. Aber auch in der Person des zur Zahlung der Fracht verpflichteten Empfängers oder Befrachters kann von „verdienter" oder besser geretteter Fracht nicht die Rede sein, da es sich ja gerade um aufgeopferte Güter handelt. Ebensowenig kann Beitragspflicht auf Grund der Ziff. 2 stattfinden, weil hier keine Vergütung für entgangene Fracht in Frage steht. Es tragen also in diesem Fall die Frachtgelder als solche überhaupt nicht bei, sondern in dem Betrage, mit welchem die geopferten Güter auf Grund des § 719 Nr. 3 beitragen, steckt auch der Betrag, mit welchem von der Vergütung für verlorene Fracht beizutragen ist. Die aufgeopferten Güter tragen nämlich nach § 719 Ziff. 3 zu dem Betrage bei, welcher für sie nach § 711 in Havarie grosse in Rechnung kommt. Dies ist aber der Marktpreis oder der durch Sachverständige ermittelte Preis, wovon die Fracht nur soweit abgezogen wird, als sie infolge des Verlustes der Güter erspart ist. Demgemäfs findet im vorliegenden Falle ein solcher Abzug nicht statt. Es soll der Ladungsbeteiligte dadurch, dafs ihm der volle Wert der geopferten Güter ohne diesen Abzug erstattet wird, eine Vergütung für den Verlust des Frachtbetrages erhalten, der ihn infolge des Unterganges der Güter trifft. Von dieser Vergütung trägt der Ladungsinteressent aber wieder dadurch bei, dafs er von dem Betrage der Güter, mit welchem er beiträgt, die Fracht ebenfalls nicht abziehen darf.

3. Im Fall einer Unterverfrachtung mufs dasselbe Princip in betreff der Beitragspflicht, wie in betreff des Anspruches gelten, vgl. § 715 Bem. Nr. 3. Bei Verschiedenheit der Höhe der Charterfracht und der Konnossementsfracht kann Fracht nur der Betrag sein, welchen der Unterverfrachter zu beanspruchen hat. Auch mit Rücksicht auf die Beitragspflicht kann das zwischen Hauptverfrachter und Hauptbefrachter (Unterverfrachter) bestehende Vertragsverhältnis die Gemeinschaft der Havereiinteressenten nicht berühren, wenn das Gesetz in betreff des Anspruchs auf Vergütung von dieser Auffassung ausgeht[2]). In der Hamburger Konferenz waren über

2) Wenn das Schiff im Ganzen verchartert und mit Stückgütern aus Unterfrachtverträgen nicht voll beladen ist, so ist nach § 578 die volle

diesen Punkt allerdings verschiedene Auffassungen vorhanden, so dafs nicht ersichtlich, von welcher Anschauung die Majorität ausgegangen ist (vgl. Prot. S. 4119 f.). Für die hier vertretene Ansicht Schröder (Endemanns Handbuch IV S. 278)[3].

4. Beitragen kann aber nicht die Fracht (mit Nebengebühren § 614) in ihrem vollen Betrage; vielmehr müfsten dem strengen Princip nach alle Kosten abgezogen werden, die der Reeder infolge des Havereifalles, d. h. durch die herbeigeführte vorzeitige Beendigung der Reise erspart haben würde. Der preufsische Entwurf (Art. 577) wollte in Abzug bringen die Heuer und Proviantierungskosten „weniger des darauf in grofser Haverei ersetzten Betrags". In der Hamburger Konferenz wurde in zweiter Lesung jedoch für „den Abzug wegen der auf der Fracht ruhenden Auslagen" eine feste Quote bestimmt und zwar mit Rücksicht auf einen weit verbreiteten Gebrauch ein Drittel (Prot. S. 4125)[4]. Adrefskommission ist vorweg zu kürzen, soweit dieselbe nur als Frachtrabatt erscheint, s. oben S. 247, vgl. H.G.Z. XII Nr. 11.

5. Was an Fracht gerettet ist, bestimmt sich nach dem mafsgebenden Frachtrecht. Wenn danach, wie nach unserem Recht, in gewissen Fällen vorzeitiger Reisebeendigung nur Distanzfracht gefordert werden kann (vgl. §§ 630, 631, 634, 637), ist nur diese gerettet, auch wenn die Ware gemäfs der

---

Charterfracht im Risiko. Diese Fracht ist zum vollen Betrag Fracht für das Abgeladene, aber nur im Verhältnis zum Charterer. Daraus folgt, dafs der Grundsatz des Textes, dafs nur die geringere Unterfracht beiträgt, auch hier gelten mufs.

3) Ebenso auch Heck S. 395/396, der mit Recht bemerkt: „Was der erste Verfrachter durch Erhaltung des Gutes gewinnt, verliert der zweite Verfrachter." Auch die fremden Schriftsteller stimmen hiermit überein, Lowndes p. 316, Gourlie p. 543, de Courcy, Quest. I p. 417, Carver, sect. 435.

4) Die meisten Seerechte lassen die Fracht mit einer Quote der Bruttofracht beitragen und zwar mit der Hälfte. So Frankreich Art. 417, Belgien Art. 105, Portugal Art. 636, Spanien Art. 854 Nr. 8, Mexico Art. 929, Finnland Art. 146, Skandinavien Art. 209, Italien Art. 647, Brasilien Art. 787 Nr. 3, Japan Art. 642. Einige Seerechte lassen jedoch die ganze Fracht unter Abzug der Unkosten beitragen; so das holländische H.G.B. Art. 727 (Fracht unter Abzug der Heuer und des Unterhalts der Besatzung), Rufsland Art. 398, Argentinien Art. 1314, 1337. Nach englischem Recht trägt bei die Fracht (*pending at the time of the sacrifice*) unter Abzug der *expenses of earning it* (Hafenkosten, Lotskosten und Ähnliches, ferner Heuer, aber nicht Proviant und Kohlen, die schon an Bord waren, wohl aber unter Abzug von Fracht an fremde Schiffe, mit denen die Güter an ihren Bestimmungsort weiter befördert werden, wo dies zulässig und zum Zweck des Erwerbes der Fracht geschieht), *incurred subsequently to the general average* (Stevens, *On Average* S. 63, Philipps II Nr. 1385, Arnould II S. 807—809, Parsons I p. 449—454). Mit dem englischen Recht stimmt von Hause aus überein das der Vereinigten Staaten von Nordamerika; doch pflegt statt der Kosten eine feste Quote von der Fracht in Abzug gebracht zu werden und zwar in einigen Staaten die Hälfte, in anderen ein Drittel von der Bruttofracht (nach Gourlie, zählt Ulrich S. 449 die einzelnen Unionsstaaten auf, in denen der eine und der andere Abzug gemacht wird), vgl. auch Parsons l. c.

§§ 632, 634 mit anderen Schiffen weiter befördert ist, da dies nur für Rechnung der Ladung geschieht. Anders wenn nach dem mafsgebenden Frachtrecht oder nach specieller Abrede die Weiterbeförderung für Rechnung des Verfrachters geschieht. Hier tragen zwei Drittel der Fracht bei, welche dem Verfrachter nach Erledigung dieser seiner Pflicht noch übrig bleibt[5]). Liegt eine zusammengesetzte Reise vor, so kommt nur die Fracht für den Reiseabschnitt in Betracht, welcher von der grofsen Haverei betroffen wurde, die Fracht späterer Reiseabschnitte nicht (vgl. § 583 Bem. Nr. 2), bei eigentlicher Zeitfracht ein dem oben S. 259 aufgestellten Grundsatz gemäfs berechneter Betrag[6]). Läuft das Schiff Eskalen, so ist die Fracht aller Güter beitragspflichtig, welche zur Zeit der grofsen Haverei an Bord waren, gleichgültig, nach welchem der noch anzulaufenden Häfen dieselben bestimmt waren, aber nicht die Fracht der Güter, welche schon vorher ausgeladen waren, da diese das Risiko nicht mehr teilten, vgl. Parsons I S. 453.

6. Die Überfahrtsgelder sind der Fracht nicht gleichgestellt worden, da dieselben nicht überall da, wo die Fracht durch die gebrachten Opfer gerettet sein würde, als gerettet angesehen werden dürfen, weil sie nicht — wie die Fracht beim Untergange der Güter — bei dem Untergange des Schiffes mit dem Reisenden verloren gehen, vielmehr für den zurückgelegten Teil der Reise bezahlt werden müssen (§ 670 Abs. 2), in vielen Fällen der Verfrachter sich auch verpflichtet und ausbedingt, gegen Zahlung des vollen Passagegeldes die Reisenden mit einem andern Schiff nach dem Untergange des Schiffes an den Bestimmungsort zu befördern. Da die Überfahrtsgelder also jedenfalls blofs zum Teil als gerettet betrachtet werden können, so dürfen sie äufserstenfalls nur in Ansehung der auf den späteren (nach dem Havereifall zurückgelegten) Reiseabschnitt sich beziehenden Quote abzüglich ersparter Kosten als beitragspflichtig erachtet werden (Prot. S. 2773—2776).

7. Die York und Antwerp. Regel XVII steht auf dem Standpunkt des englischen Rechts (vgl. N. 4). Unter „*port*

---

5) Also nicht zwei Drittel der Fracht der ganzen Reise. So O.A.G. Lübeck Urt. vom 23. Februar 1869, Kierulff V Nr. 16.

6) Nach der englischen Entscheidung Williams c./a. The London Assurance trägt Gesamtfracht für Hin- und Rückreise oder andere kombinierte Reisen ganz bei für grofse Havereien, die sich auf einem der Abschnitte ereignen, falls bedungen ist, dafs diese Fracht nur nach glücklicher Beendigung der ganzen kombinierten Reise verdient sein soll, Lowndes p. 311 ff. Gegen diese Entscheidung Maclachlan p. 725, Benecke, *Princ of indemnity* p. 315. Übereinstimmend aber auch die nordamerikanische Praxis, Parsons I p. 452, 453. Noch schwerer verständlich ist die Auffassung von Lowndes p. 317, 318, dafs er auch bei Zeitfracht nicht blofs den auf die Havereireise entfallenden Teil (wie bei uns) berücksichtigen will, sondern aufserdem den aufserordentlichen Gewinn, welchen der Verfrachter durch Abschlufs eines besonders günstigen Zeitfrachtvertrages für die Restdauer gemacht hat, beitragen läfst.

charges“ sind zu verstehen: Hafengelder, Lotsenkosten, aber auch notwendige Schlepplöhne, bare Kosten bei Löschung der Ladung (Lowndes, S. 324). Wird die Reise vorzeitig beendet (oben Bem. Nr. 5), so kommt, falls nach dem Frachtrecht Weiterbeförderung nach dem Bestimmungsort auf Rechnung des Verfrachters geschieht, das dafür Verauslagte dem Schlufs des ersten Satzes gemäfs von der vollen Fracht der ganzen ursprünglich vereinbarten Reise als nach dem Havereifall entstehender Kostenbetrag in Abzug. Ist nach dem mafsgebenden Frachtrecht nur Distanzfracht zu berechnen, so kommen von dieser nur diejenigen Kosten in Abzug, die zum Zweck des Erwerbes dieser letzteren bei Untergang von Schiff und Ladung nicht entstanden wären und unter Satz 1 fallen. Nicht abzugsfähig sind alle solche Kosten, die in grofser Haverei vergütet werden, also namentlich Nothafenkosten.

§ 722.

Haftet auf einem beitragspflichtigen Gegenstand eine durch einen späteren Nothfall begründete Forderung, so trägt der Gegenstand nur mit seinem Werthe nach Abzug dieser Forderung bei.

Der Grund dieser Bestimmung ist darin zu suchen, dafs alle beitragspflichtigen Gegenstände mit dem Werte beitragen, den sie „am Ende der Reise bei Beginn der Löschung“ haben. In dieser Hinsicht ist es aber gleich, ob der Wert des beitragspflichtigen „Gegenstandes“ „durch physische Beschädigung oder durch Belastung mit dinglichen Schulden“ verringert wird (Prot. S. 4221).

Der Paragraph bezieht sich zunächst auf Forderungen für Bergung und Hülfeleistung in Seenot, ferner aus Rechtsgeschäften, welche der Schiffer in Notfällen zur Fortsetzung der Reise oder Erhaltung von Schiff und Ladung in zulässiger Weise abgeschlossen hat (§§ 528, 535, 539, 540, vgl. §§ 768 Nr. 3, 769 Abs. 3), also Bodmereien und Kreditgeschäfte. Ist ein solches Geschäft zur Beschaffung von Kosten derselben grofsen Haverei abgeschlossen, deren Umlage in Frage steht, so sind diese Kosten Posten der Passivmasse. Dasselbe gilt von Bergungs- und Hülfekosten, die in grofser Haverei umzulegen sind. Ist aber ein späterer Notfall, welcher die geretteten Gegenstände betrifft, Anlafs solcher Rettungsmafsregeln und Geschäfte, so geht nicht nur der Anspruch aus demselben dem Havereianspruch vor (§ 769 Abs. 2 und 3), sondern es wird auch der durch jenen Anspruch belastete Gegenstand (Schiff, Fracht, Ladungsgut) in der Aktivmasse der Dispache nur mit dem nach Abzug dieser Forderungen verbleibenden Wert in Ansatz gebracht. Bare Auslagen für Rettung und Erhaltung werden bei der Ladung gemäfs § 719 Nr. 1 und 2 abgezogen, bei dem Schiff nur Kosten der Verbesserung (§ 717). — Ereignen sich auf derselben Reise mehrere von einander verschiedene Notfälle, welche zu grofsen Havereien führen, so kommt auf die Beiträge zu diesen ebenfalls § 722

zur Anwendung. Es werden also in der Dispache zuerst Schäden und Kosten aus der letzten Haverei umgelegt und bei der Umlage der Schäden und Kosten aus der vorhergehenden Haverei die beitragspflichtigen Werte nur abzüglich ihrer Beiträge aus der letzten Haverei herangezogen u. s. w., vgl. Urteil des O.L.G. Hamburg vom 4. Juni 1890, Hans. XII Nr. 22[1]).

§ 723*).

Zur grofsen Haverei tragen nicht bei:

1. die Kriegs- und Mundvorräthe des Schiffes;

2. die Heuer und die Habe der Schiffsbesatzung;

3. das Reisegut der Reisenden.

Sind Sachen dieser Art aufgeopfert oder haben sie eine zur grofsen Haverei gehörige Beschädigung erlitten, so wird dafür nach Mafsgabe der §§ 711 bis 715 Vergütung gewährt; für Kostbarkeiten, Kunstgegenstände, Geld und Werthpapiere wird jedoch nur dann Vergütung gewährt, wenn sie dem Schiffer gehörig bezeichnet worden sind (§ 607). Sachen, für die eine Vergütung gewährt wird, tragen mit dem Werthe oder dem Werthsunterschiede bei, welcher als grofse Haverei in Rechnung kommt.

Die im § 708 erwähnten Gegenstände sind beitragspflichtig, soweit sie gerettet sind.

Die Bodmereigelder sind nicht beitragspflichtig.

1. Der Paragraph hebt hervor, dafs Heuer[1]) und Bodmereigelder[2]) nicht beitragspflichtig sind. Dies geschieht, weil sie nach fremder Auffassung bisweilen als beitragspflichtig angesehen sind, obwohl es sich hier nur um Forderungsrechte handelt.

---

1) Skandinavien Art. 211 läfst abziehen: a. Havereibeiträge zu einer späteren grofsen Haverei während der Reise; b. Kosten für Rettung oder Erhaltung der beitragspflichtigen Gegenstände, die nicht als grofse Haverei zu vergüten sind. Portugal Art. 651 erklärt: Alle aufeinander folgenden grofsen Havereien werden am Ende der Reise verteilt, als ob sie einen einzigen Verlust bildeten. Dies findet nur auf solche Güter keine Anwendung, die in einem Zwischenhafen eingeladen oder gelöscht werden, soweit diese Güter selbst in Betracht kommen. — Die Bestimmung des portugiesischen Gesetzes entspricht einem Beschlufs des Seerechtskongresses zu Brüssel von 1888 (Art. 8 des aufgestellten Entwurfes, vgl. *Actes* p. 404, 405, 422). Auch die übrigen fremden Rechte enthalten keine Vorschrift, aus welcher sich ein Vorzug des Anspruches aus späteren Havereien während derselben Reise ergäbe, vgl. Jacobs I p. 513.

*) Im alten H.G.B. steht in Abs. 1 Nr. 2 statt „Habe" „Effekten", ebenso in Nr. 3 „Reiseeffekten" statt „Reisegut".

1) Die Heuerforderungen liefsen mittelalterliche französische Gesetze im Fall des Loskaufes von Seeräubern beitragen, so die Ordonnance von 1681 Buch VII Titel III Art. 20. Diese Beitragspflicht hat Art. 304 des *Code de comm.* beseitigt. Dieselbe wird aber in England anscheinend noch auf Grund usanzmäfsiger Ausnahme als bestehend angesehen nach Abbott p. 658, von Lowndes p. 325 aber nicht mehr erwähnt.

2) In betreff der Bodmereigelder hat sich infolge der Auffassung der Bodmerei als Seeversicherung in einigen Rechten der Gedanke entwickelt, dafs an Stelle des Eigentümers des Bodmereigutes der Bodmereigeber beitrage, vgl. hierüber N. 1 zu § 690.

2. Im übrigen enthält der Paragraph Ausnahmen von dem Grundsatz, dafs die ganze Ladung beitrage. Zu der letzteren gehört, soweit nicht die Ausnahmen reichen, alles, was das Schiff an Sachen[3]) befördert, soweit es sich nicht um blofses Zubehör[4]) des Schiffes handelt, das mit diesem zusammen beiträgt, es gehören also zur Ladung z. B. das Fischgerät der Fischereidampfer, Planken und anderes Material, das vorübergehend zur Garnierung verwandt wird (vgl. Lowndes S. 325), Kohlen und Maschinenbedürfnisse, endlich auch die an Bord vorhandenen, der Reederei gehörigen Gelder (Schiffskasse). Diese dem Reeder gehörigen Objekte werden auch vergütet, wenn sie geopfert werden. Sie gehören nicht unter die Ausnahmen des § 708.

3. Kriegsvorräte sind Kanonen, Munition und sonstige Anstalten zur Verteidigung des Schiffes, soweit solche nicht Zubehör des Schiffes sind, vgl. Bd. I S. 148. Mundvorräte befassen auch Vorräte zur Speisung von Passagieren und zur Fütterung an Bord befindlicher Tiere. Unter Habe der Besatzung ist alles, was sie an Bord haben, zu verstehen. Reisegut der Reisenden (vgl. § 672) befafst nicht nur die Kleider und Reisebedürfnisse derselben, sondern alles, was der Reisende als persönliche Habe mit sich nimmt, auch soweit dieselbe vom Schiffer übernommen ist (§ 673 Abs. 2), nicht aber Waren, die er als Frachtgut verladet oder doch dem Sinn des Überfahrtsvertrags gemäfs verladen sollte (O.L.G. Hamburg 21. Dez. 1886, Hans. VIII S. 30 ff., vgl. Prot. S. 2510)[5]). Die ausgenommenen Sachen werden, wenn aufgeopfert, vergütet, in diesem Fall sind sie auch beitragspflichtig, aber nur mit den aufgeopferten Werten, im übrigen sind sie nicht beitragspflichtig. Von der Regel, dafs die aufgeopferten Werte vergütet werden, besteht aber auch hier die Ausnahme des § 708 Nr. 3 (vgl. Bem. Nr. 4 zu § 708), welche hier wiederholt wird.

4. Der dritte Absatz stellt fest, dafs die in § 708 erwähnten Ladungsgüter mit beitragen müssen, obwohl sie, wenn aufgeopfert, nicht vergütet werden.

---

3) Menschen sind nie Sachen, da das Institut der Sklaverei bei uns nicht anerkannt ist und eine Beitragspflicht geretteter Personen besteht, wie schon in R.R. bei freien Personen anerkannt, l. 2 § 2 de lege Rhodia (14, 2) nirgends, was darauf beruht, dafs auch eine Aufopferung von Personen nicht zulässig ist. Eine merkwürdige, diesen Grundsatz modificirende Entscheidung des französischen *Cour de la Reunion* in betreff eines Schiffes, welches Kulis beförderte, s. Lyon-Caën Nr. 945 bis.

4) Vgl. Bd. I S. 147—149.

5) Entscheidend ist also nicht, ob auch nach dem Passagevertrag besonders für das Reisegut, zu bezahlen war, vgl. § 672. Wenn nach den Beförderungsbedingungen des Schiffes grofse Werte (z. B. Gold und Silber) stets als Frachtgut angesehen werden und als solche Fracht zu zahlen haben (weil das Schiff aus deren Transport besonderen Gewinn machen will), und daher, wenn heimlich von den Passagieren an Bord gebracht, von dem Schiffer bis zur Deckung der Fracht zurückbehalten werden können, so sind dieselben nicht Reisegut. So entscheidet Magens, *On Insurance* p. 63 bei spanischen Schiffen, die hauptsächlich Gold und Silber transportieren und daher solche Bedingungen haben.

Besonders wichtig ist dieser Grundsatz in betreff nicht gehörig deklarierter Gelder, Wertpapiere und Kostbarkeiten. Unter „Geldern" sind auch Banknoten zu verstehen. Wertpapiere sind alle solche, die in dem Papier selbst den Wert verkörpern, also Staats- und andere Schuldverschreibungen auf den Inhaber, Aktien, dagegen nicht solche, die nur Beweisstücke einer Forderung sind, oder Warenpapiere, Legitimationspapiere, wie Schuldscheine, Wechsel, Konnossemente, Lagerscheine, Sparkassenbücher. Amortisierbare Wertpapiere können nur mit dem Betrag beitragen, welcher im Fall ihres Verlustes an Amortisationskosten aufzuwenden und an Zinsen verloren wäre, da sie nur insoweit an dem Seerisiko beteiligt sind. Wollte man sie nach dem vollen Kurswerte beitragen lassen, so würde bei hoher Beitragsquote die Lage des Eigentümers schlechter sein, wenn die Papiere gerettet, als wenn sie verloren wären[6]) [7]).

§ 724.

Wenn nach dem Havereifall und bis zum Beginne der Löschung am Ende der Reise ein beitragspflichtiger Gegenstand ganz verloren geht (§ 704) oder zu einem Theile verloren geht oder im Werthe verringert, insbesondere gemäfs § 722 mit einer Forderung belastet wird, so tritt eine verhältnifsmäfsige Erhöhung der von den übrigen Gegenständen zu entrichtenden Beiträge ein.

---

6) Es wird daher, wenn die Zulässigkeit der Amortisation zweifelhaft, in der Dispache nur vorläufig als Wert der Kurswert anzusetzen sein, bis rechtskräftig entschieden ist, ob die Amortisation zulässig war und infolge dessen der Wert sich auf Kosten und Zinsen beschränkt.

7) Die fremden Rechte erkennen meistens dieselben Ausnahmen an (während das R.R. nur Mundvorräte ausnahm l. 2 § 2 de lege Rhodia 14, 2). Skandinavien § 212 nimmt auch aus „Kohlen und Maschinenbedürfnisse". Dagegen nur die Reisebedürfnisse der an Bord befindlichen Personen, sowie „was diese Personen bei sich fragen". Ähnlich Finnland Art. 148, welches erklärt, dafs von den Effekten der Personen an Bord nicht ausgenommen sei, was als „zur Ladung gehörig betrachtet werden könne", wohl aber „alles, was diese Personen bei sich tragen und selbst retten". Die anglo-amerikanischen Schriftsteller bringen wie im Text die Ausnahme auf das zur Anwendung, was Reisende und Besatzung zu ihrem persönlichen Gebrauch mit an Bord genommen haben, nicht zu Handelszwecken: *„wearings, apparel, jewels or other things belonging to the persons of passengers and crew, taken on board for their private use not for traffic"*, so Abbott p. 637, ähnlich Maclachlan p. 721. Eine amerikanische Entscheidung bezeichnet als ausgenommen: *property „attached to the persons . . ."*, vgl. Parsons I p. 457, Desty § 299 N. 6. Im übrigen gehen die bisher genannten Gesetze mit uns konform. Frankreich (Art. 304, 419) erkennt gesetzlich nur die Ausnahmen Nr. 1 und 2 an, aber es ist gebräuchlich, auch die Effekten der Reisenden auszunehmen. Lyon-Caën Nr. 646, Holland Art. 731 will von den letzteren nur die „täglichen Kleidungsstücke" ausnehmen, im übrigen mit uns konform. Spanien Art. 856 nimmt aus *„las ropas y vestidos de uso"* der Passagiere, im übrigen mit uns konform. Italien Art. 648 erkennt überhaupt als von der Beitragspflicht ausgenommen nur an *„i bagaglie"* der Reisenden und der Besatzung. Mundvorräte werden, wenn aufgeopfert, nicht vergütet (Art. 643). Mit uns völlig konform Belgien Art. 106, Portugal Art. 639 § 2.

Ist der Verlust oder die Werthsverringerung erst nach dem Beginne der Löschung erfolgt, so geht der Beitrag, welcher auf den Gegenstand fällt, soweit dieser zur Berichtigung des Beitrags unzureichend geworden ist, den Vergütungsberechtigten verloren.

Abs. 1 spricht die natürliche Folge des Grundsatzes aus, dafs nur die endgültig geretteten Werte, diese aber auch in betreff des vollen Schadens beitragen[1]). Der Zeitpunkt der endgültigen Rettung wird, wie auch schon in den §§ 717, 718 geschehen, dahin festgestellt, dafs der Zeitpunkt des Beginns der Löschung am Ende der Reise entscheiden soll an Stelle dessen bei Anwendung der York-Antwerpener Regeln die „termination of the adventure" tritt (vgl. oben S. 536). Von diesem Augenblick an ist der gerettete Wert mit der Rate des Schadens belastet, welcher demnächst auf Grund der damaligen Sachlage durch die Dispache festgestellt wird. Abs. 2 spricht aus, dafs spätere Verluste oder Wertverringerungen nicht durch neue Umlage ausgeglichen werden. Die beitragspflichtigen Gegenstände haften nicht solidarisch. Ebenso ist die beschränkt persönliche Haftung, welche nach § 726 Abs. 2 besteht, beziehentlich sich (in betreff Schiff und Fracht) aus den Vorschriften der §§ 773, 774 ergiebt, eine geteilte und wird auch nicht durch Zahlungsunfähigkeit einzelner beitragspflichtiger Interessenten gesteigert. Ein etwaiger Ausfall trifft auch hier den Berechtigten[2]). Auf Grund der §§ 725, 775, 777 treten aber, wenn im Fall des Verlustes oder der Beschädigung von beitragspflichtigen Werten nach dem Beginn der Löschung am Ende der Reise Dritte Entschädigungen zu zahlen haben, diese an Stelle der beitragspflichtigen Werte in die Haftung ein, falls zur Zeit des schadenbringenden Ereignisses noch das Pfandrecht (§ 725) bestand.

Wegen der Folgen von Schaden stiftenden Handlungen vor dem Beginn der Löschung s. Bem. Nr. 2 zu § 704.

§ 725.

Die Vergütungsberechtigten haben wegen der von dem Schiffe und der Fracht zu entrichtenden Beiträge die Rechte von Schiffsgläubigern. Auch in Ansehung der beitragspflichtigen Güter steht

1) Vgl. § 700 Bem. 2 und § 704. Dieser Grundsatz gilt nach allen Rechten mit der alleinigen Ausnahme, dafs nach anglo-amerikanischem Recht für Kosten (Barauslagen) die Eigentümer der zur Zeit der Auslage vorhandenen Werte haften, auch soweit dieselben später bis zum Ende der Reise verloren gingen, s. N. 20e zu § 700.

2) Dieser Grundsatz gilt nach der Auffassung, die dem französischen *Code de commerce* und den diesem nachgebildeten Gesetzen zu Grunde liegt, nicht. Es gilt hier vielmehr der Grundsatz, dafs der durch Insolvenz eines Verpflichteten entstehende Ausfall auf die solventen Mitinteressenten *pro rata* verteilt wird, falls nicht in der Beitreibung der Berechtigte säumig oder unvorsichtig war. Begründet wird diese Auffassung auf Handelsgebrauch, Lyon-Caën Nr. 965, Jacobs I Nr. 473. Die übrigen Rechte sind mit uns konform, vgl. Arnould II S. 816.

ihnen an den einzelnen Gütern wegen des von diesen zu entrichtenden Beitrags ein Pfandrecht zu. Das Pfandrecht kann jedoch nach der Auslieferung der Güter nicht zum Nachtheile des dritten Erwerbers, welcher den Besitz in gutem Glauben erlangt hat, geltend gemacht werden.

Das Pfandrecht besteht auch schon vor Ende der Reise, aber wenn die beitragspflichtigen Gegenstände bis zum Ende der Reise verloren gehen, so treten lediglich die Folgen der §§ 704, 724 ein, es treten also Ersatzansprüche gegen Dritte solchenfalls nicht an die Stelle des verlorenen Gutes als Haftungsobjekt (vgl. Bem. Nr. 2 zu § 704). Tritt aber ein Verlust nach dem Ende der Reise ein, so gelten die Vorschriften der §§ 775 Abs. 2 und 3, 772 Abs. 2 in betreff dieser Ersatzansprüche.

Wegen der Natur des Pfandrechtes an der Ladung s. Bd. I S. 408 ff., des Pfandrechtes an Schiff und Fracht s. Bd. I S. 188 ff. und N. 9 zu § 679. Über die Rechtsfolgen einer Auslieferung der Ladung in betreff des Pfandrechtes gilt hier dasselbe wie bei den Ladungspfandrechten im Fall der Bodmerei (§ 696) und Bergung oder Hülfeleistung (§ 751). Siehe hierüber das Nähere Bem. Nr. 4 und 5 zu § 696.

Die Art der Geltendmachung ist hier aber eine andere, vgl. § 731 [1]).

§ 726.

Eine persönliche Verpflichtung zur Entrichtung des Beitrags wird durch den Havereifall an sich nicht begründet.

Der Empfänger beitragspflichtiger Güter wird jedoch, wenn ihm bei der Annahme der Güter bekannt ist, dafs davon ein Beitrag zu entrichten ist, für den letzteren bis zu dem Werthe, welchen die Güter zur Zeit ihrer Auslieferung haben, insoweit persönlich verpflichtet, als der Beitrag, falls die Auslieferung nicht erfolgt wäre, aus den Gütern hätte geleistet werden können.

Der Ausschlufs der unbeschränkt persönlichen Verpflichtung ist eine natürliche Folge der allgemeinen Haftungsgrundsätze unseres H.G.B. (vgl. §§ 486, 537) in betreff der Ansprüche, die durch Handlungen des Schiffers entstehen.

Die beschränkt persönliche Verpflichtung des schlechtgläubigen Empfängers von beitragspflichtiger Ladung, welche Abs. 2 anordnet, ist konform mit den Vorschriften der §§ 697, 753 Abs. 2. Neben die beschränkte Haftung des Empfängers tritt nach § 731 Abs. 1 die unbeschränkte Haftung des ausliefernden Schiffers für die Beiträge. Zur Erläuterung des Abs. 2 dient Bem. Nr. 1 zu § 697. Der Empfänger ist danach namentlich von der Verantwortlichkeit befreit für den Zufall, der die Güter nach dem Beginn der Löschung trifft, soweit ein solcher dieselben auch betroffen haben würde, wenn sie an Bord geblieben wären. Als Grund

1) Wegen der fremden Rechte s. N. 1 zu § 726.

hierfür wurde auf der Hamburger Konferenz geltend gemacht: „wenn ausgesprochen sei, daſs der Zufall bis zum Beginn der Löschung der Havariegemeinschaft und nachher dem forderungsberechtigten Interessenten zur Last falle, so sei nicht abzusehen, weshalb die Auslieferung der Güter an den Empfänger hieran etwas ändern solle, weshalb der Empfänger z. B. den Schaden tragen müsse, wenn die Güter konfisziert würden, und dies geschehen wäre, wo sie sich auch immer befunden haben möchten". Man wies hierbei noch besonders darauf hin, daſs „die Auslieferung der mit Havariegeldern belasteten Güter weitaus die Regel bilde und ohne die gröſste Belästigung des Verkehrs auch nicht umgangen oder erschwert werden könne" (Prot. S. 4128). Liefert der Schiffer vor Zahlung aus, so wird er also, da das Pfandrecht stets gefährdet ist (§ 725), um überhaupt einen persönlichen Anspruch gegen den Empfänger zu sichern, diesen von dem Bestehen eines solchen unterrichten müssen. Üblich ist es in solchen Fällen, nur gegen schriftliche Reverse, in denen der Empfänger unbeschränkt Zahlung der festzustellenden Beiträge verspricht (vgl. über *average bonds* nach englischem Recht N. 1) oder — namentlich bei gröſseren Beträgen — gegen besondere Sicherstellung auszuliefern (vgl. Hans. XI Nr. 5, XVIII Nr. 14)[1]).

1) Die Gesetze, welche dem Abandonsystem folgen (vgl. Bd. I S. 185, 414), lassen auch hier die Grundsätze dieses Systems entscheiden und erkennen namentlich auch ein Abandonrecht der Ladungsinteressenten an, aber nur bis zum Empfang der Güter; nach der Auslieferung haften dieselben unbeschränkt persönlich ohne Rücksicht auf die späteren Schicksale des Ladungsgutes. Auſserdem gewähren sie ein privilegiertes Pfandrecht wegen der Beiträge an den beitragspflichtigen Objekten (französischer *Code de commerce* Art. 191 Nr. 7, 428), welches jedoch gegen dritte Besitzer der Ladungsgüter nicht verfolgbar ist, vgl. Lyon-Caën Nr. 975, 976, Jacobs I Nr. 472, 473. Einige Gesetze, die sonst das Abandonsystem befolgen, lassen aber hier von vornherein eine auf die beitragspflichtigen Gegenstände beziehentlich deren Wert bei Ankunft beschränkte Haftung eintreten, so Holland Art. 738, Argentinien Art. 1348 (beide nehmen jedoch Rettungskosten, die nach Untergang des Schiffes, Reklamekosten nach Aufbringung und Anhaltung der Güter von dem Schiffer redlich aufgewandt sind, aus), Finnland (Art. 148). Portugal Art. 653 entbindet den Empfänger von jeder Haftung, wenn das Ladungsgut an ihn ohne Vorbehalt ausgeliefert wurde. — In England besteht in allen Fällen eine persönliche Verpflichtung zur Zahlung der Havereibeiträge, jedoch haftet der bloſse Empfänger des Ladungsgutes, der nicht Eigentümer desselben ist (vgl. N. 8 zu § 614), für die darauf haftenden Beiträge nur dann, wenn er durch eine Konnossementsklausel dazu verpflichtet wird (so entschieden in Sachen Scaife c./a. Tobin). Dem Reeder steht wegen aller von der Ladung zu zahlenden Beiträge, also auch soweit dieselben nicht ihm, sondern anderen Interessenten zu entrichten sind, ein *lien* des *common law* zu, d. h. ein durch Auslieferung erlöschendes Retentions- und Pfandrecht. Umgekehrt steht den Ladungsinteressenten ein *lien* an Schiff und Fracht nicht zu, es ist ihnen, abgesehen von Widerklagen, auch nicht Beitreibung durch den *Admiralty Court* gewährt, somit auch nicht das Recht, einen Arrest von Schiff und Fracht zu extrahieren. Den Ladungsinteressenten gegenseitig steht wegen des von dem einen an den anderen zu zahlenden Beitrages ebenfalls kein *lien* an den Gütern zu. Es ist aber der Reeder

§ 727.

Die Feststellung und Vertheilung der Schäden erfolgt an dem Bestimmungsort und, wenn dieser nicht erreicht wird, in dem Hafen, wo die Reise endet.

1. Die Reise endet im Sinne des Gesetzes dort, wo Schiff und Ladung sich endgültig trennen (Prot. S. 2726, 4129), also im Nothafen, wenn dort die Ladung definitiv gelöscht, z. B. verkauft oder mit anderen Transportmitteln weiter befördert wird[1]). Erfolgt die Trennung auf offener See (im Fall des Verlustes des Schiffes, oder einer Umladung in ein anderes Schiff), so wird (vgl. § 714) der nächste Hafen, wohin die Ladung in Sicherheit gebracht wird, als derjenige gelten, in welchem die Dispache aufzumachen ist. — Für den Fall, dafs das Schiff Eskalen läuft, d. h. Güter an Bord hat, welche nach mehreren Häfen, die nacheinander angelaufen werden, bestimmt sind, oder wenn thatsächlich in verschiedenen Häfen gelöscht wird, z. B. zum Teil im Nothafen, zum Teil im Endhafen, ist die Dispache endgültig erst im Endhafen, wo die letzten Güter gelöscht werden, über sämtliche auf der ganzen Reise stattgehabten Havereien aufzumachen,

---

(Schiffer) wie bei uns verpflichtet, die Dispache zu veranlassen und die Beiträge einzufordern oder sicher zu stellen, und haftbar, wenn er dies unterläfst und durch Auslieferung sein *lien* verliert (Fall Crooks c./a. Allan 1879). Es ist üblich, die Güter nur gegen sogenannte *average bonds* (Havarie grosse-Reverse) auszuliefern, in denen sich die Empfänger verpflichten, die durch Dispache festzustellenden Beiträge zu zahlen. Es kann der Schiffer (Reeder) aber auch Zahlung oder Sicherstellung durch Retention und Niederlegung der Güter in einem Lagerhaus (*warehouse*) erzwingen, welchenfalls die in N. 1 zu § 601 erwähnten Vorschriften gelten, vgl. im übrigen Lowndes p. 327—349, Carver, sect. 442 ff. Soweit nach englischem Recht die Interessenten wegen in Havarie grosse bezahlter Kosten (Barauslagen) dem Schiff über den Betrag der geretteten Werte hinaus haften (vgl. N. 20e zu § 700), ist ein einfacher persönlicher Anspruch gegen diejenigen Personen, welche als Eigentümer der Ladung beteiligt waren, vorhanden. — In Nordamerika erkennt die Praxis an, dafs auch den Ladungsinteressenten ein *maritime lien* an Schiff und Fracht, wegen der davon ihnen zu leistenden Havereibeiträge zusteht. Dagegen besteht an der Ladung nur das *possessory lien* des *common law*, welches nur von dem Schiffer (Reeder) bis zur Auslieferung geltend gemacht werden kann. Er gilt auch hier als zur Geltendmachung verpflichtet, vgl. Parsons I p. 478, Desty § 302. — Nach den §§ 216, 268, 276, 277, 290 der skandinavischen Seegesetze ist der Havereianspruch wie bei uns durch Seepfandrecht gesichert, welches aber (in betreff der Ladung) durch Auslieferung unbedingt erlischt. Der schlechtgläubige Empfänger haftet letzterenfalls mit dem Schiffer persönlich, beide jedoch nur beschränkt auf den Wert der Güter zur Zeit der Auslieferung.

1) So auch Heck S. 358, vgl. § 85 Allg. Seev.Bed. Einige fremde Rechte ordnen an, dafs auch solchenfalls nicht im Nothafen, sondern in dem Bestimmungshafen zu dispachieren sei, vgl. Bd. I S. 80 N. 76 und Heck S. 358 N. 18. Die Entsch. des R.O.H.G. XVII S. 187 hält eine von einem holländischen Schiff in dem Bestimmungsort (Rosario) veranlafste Dispache für ordnungsmäfsig, obwohl die Ladung dorthin aus dem Nothafen (Montevideo) nur mit Ersatzschiff gebracht war. Das alte portugiesische H.G.B. von 1838, welches noch für die Kolonien gilt, ordnet an, dafs für den Fall einer Reise von einem portugiesischen Hafen nach diesen Kolonien oder sonstigen

nicht schon in dem Zwischenhafen, welchen das Schiff nach einer grofsen Haverei anläuft, um dort einen Teil der Güter zu entlöschen und andere einzunehmen. Denn für das Schiff und die nach dem Endhafen bestimmte Ladung ist die Reise erst hier zu Ende und erst bei Ankunft in diesem Hafen entschieden, was vom Schiff, der dorthin bestimmten Ladung, sowie an dafür zu zahlender Fracht gerettet ist, vgl. auch § 722. Ebenso ist nach §§ 711, 719 der Wert der dorthin bestimmten Güter und zwar sowohl der aufgeopferten wie geretteten, erst nach den Preisen dieses Hafens festzustellen. Es läfst sich also erst im Endhafen feststellen, welche Quote von dem Gesamtschaden, der schon vor einem Zwischenhafen stattfand, auf die dort gelöschten Güter entfällt. Nur dann, wenn die Weiterreise im Zwischenhafen aufgegeben wird oder das Schiff mit der übrigen Ladung zwar diese antritt, aber vor Erreichung neuer Häfen mit derselben verloren geht, ist in dem Zwischenhafen die Dispache möglich. — Der Schiffer hat hiernach in der Regel im Zwischenhafen nur die „Werte" der Güter feststellen zu lassen, die dort entlöscht werden, und für Sicherstellung der davon zu zahlenden Beiträge zu sorgen (§ 731). Er darf dabei den äufsersten Fall, dafs die gelöschten Güter allein beitragspflichtig bleiben (vgl. Note 2), voraussetzen. Der zu vergütende Schaden ist ferner im Zwischenhafen festzustellen, soweit die aufgeopferten oder beschädigten Güter dorthin bestimmt waren (§ 711) und soweit Schiffsschäden dort repariert werden (§§ 709, 710), im übrigen nur provisorisch zur Bemessung der Sicherheit, welche der Schiffer fordern darf[2]).

überseeischen Besitzungen die Dispache im Abgangshafen aufzumachen ist (Art. 1836), ebenfalls bei anderen Reisen aus einem portugiesischen Hafen, wenn die Reise innerhalb des portugiesischen Gebietes oder dort durch Strandung endet (in dem neuen portugiesischen H.G.B. [vgl. dasselbe Art. 659] findet sich eine ähnliche Bestimmung nicht), letzteres bestimmt auch Holland (Art. 723) bei Reisen aus niederländischen Häfen.

2) Über die hier besprochene Frage, die auch (vgl. Text Bem. Nr. 2) für das anzuwendende Recht erheblich ist, liegt eine englische Entscheidung Hill c./a. Wilson im Sinne des Textes vor. Dieselbe bezieht sich auf einen Fall, wo ein Teil der Ladung im Nothafen, der Rest im Bestimmungshafen gelöscht wurde. Über den Fall, wo das Schiff Eskalen läuft, äufsert sich Lowndes p. 271 ff. unentschieden. Carver, sect. 425, 426 kommt anscheinend zu ähnlichen Resultaten wie der Text, er will aber im Zwischenhafen, wenn das Schiff mit Restladung auf der Weiterreise untergeht, nur Dispache wegen der Opfer zulassen, die nach dem Zwischenhafen bestimmte Güter betrafen, was mit der N. 2 zu § 713 erwähnten, bei uns nicht geteilten Auffassung der englischen Juristen zusammenhängt. — Nach unserem Recht ergiebt sich vielmehr für den gedachten Fall folgendes:

Geht das Schiff auf der Weiterreise vor Erreichung des Endhafens mit der Restladung unter, so geht damit auch der Havereianspruch aus Beschädigung des Schiffes infolge einer vor dem Zwischenhafen erlittenen grofsen Haverei gegenüber den in diesem Hafen entlöschten Gütern verloren, es sei denn, dafs dieser Verlust lediglich die Folge jener grofsen Haverei war (oben S. 475) und der Schiffer ohne Verschulden trotz der erlittenen Schäden unrepariert oder unvollständig repariert die Reise fortsetzte (§ 702 Abs. 2, § 705). Dagegen geht damit der Havereianspruch wegen Verlustes

Dagegen ist nicht anzunehmen, dafs Sicherstellung der das Schiff treffenden Beiträge zur Deckung von Schäden an dem Teil der Ladung, der nach dem Zwischenhafen bestimmt war, schon in diesem Hafen gefordert werden darf (vgl. § 730).

2. Endet die Reise in einem solchen Orte, wo die Aufmachung der Dispache unmöglich ist (z. B. einem ganz kleinen Hafen), so ist diese einem allgemeinen Gebrauch gemäfs an einem nahe gelegenen Orte aufzumachen (Prot. S. 2757). Auch sind die Beteiligten, da die Vorschrift des § 727 lediglich dispositiver Natur ist, berechtigt, dieselbe durch Vertrag abzuändern (Prot. S. 2758), also z. B. für deutsche Schiffe Dispachierung in deutschem Hafen zu vereinbaren, vgl. über die Art solcher Vereinbarung N. 1 zu § 716. Was dort gesagt ist, gilt auch hier. Siehe auch N. 1 zu § 729.

3. Durch die Bestimmung des Paragraphen ist nicht zugleich die Frage entschieden, nach welchem Rechte die Regulierung der Seeschäden stattzufinden hat (vgl. Bd. I S. 80 ff.). Zu dem Art. 579 Abs. 1 des preufs. Entwurfs war auf der Hamburger Konferenz der Antrag gestellt, folgenden Zusatz aufzunehmen:

> Die Festsetzung der Schäden und die Verteilung derselben durch die Havereirechnung erfolgt nach dem Rechte des Bestimmungsorts des Schiffs, oder wenn die Reise früher beendigt wird, nach dem am Endpunkte der Reise geltenden Rechte.

Diesem Antrage wurde jedoch keine Folge gegeben, und zwar hauptsächlich deshalb, weil man „eine richtige allgemeine Bestimmung darüber, welches von mehreren kollidierenden Rechten in Anwendung zu bringen sei“, kaum treffen zu können glaubte; weil man eine solche Bestimmung bei Auseinandersetzung der Havarieangelegenheiten in einem fremden Hafen nicht für erzwingbar, auch insofern für unzweckmäfsig hielt, als dadurch in vielen

---

vor dem Zwischenhafen aufgeopferter, nach weiteren Häfen bestimmter Ladung (beziehentlich Fracht) gegenüber dem in jenem Hafen gelöschten Gütern nicht verloren, wohl aber der Havereianspruch aus blofser Beschädigung solcher Güter, wenn der Untergang nicht blofs die Folge jener grofsen Haverei war (§ 705). Wird aus dem Untergang von Schiff und Restladung auf der Weiterreise von der letzteren etwas gerettet, so entscheidet sich ebenfalls nach dem Grundsatz des § 705, ob in betreff deren der Havereianspruch bestehen bleibt. Aufgeopferte Schiffsteile stehen aufgeopferter Ladung gleich. Diesen Grundsätzen gemäfs ist in dem gedachten Fall die Dispache aufzumachen. Voigt, Seeversicherungsrecht S. 528 ff., Heck S. 360 ff. nehmen an, dafs in jedem Zwischenhafen und dem Endhafen besondere Auseinandersetzung stattfinden müsse. Heck will dabei geopferte Güter, die nach dem Endhafen bestimmt waren, nach den im Zwischenhafen geltenden Preisen abschätzen, was direkt dem Gesetz (§ 711) widerspricht. Jacobs I p. 523 will ebenfalls in jedem Zwischenhafen und dem Endhafen besondere Umlage vornehmen. — Zu beachten bleibt natürlich, dafs für jede grofse Haverei die beitragspflichtige Ladung und Fracht besonders festzustellen ist, vgl. Bem. Nr. 1 zu § 718, Bem. Nr. 5 zu § 721.

Fällen der Intention der Beteiligten zuwider die Anwendung des deutschen Rechts ausgeschlossen würde (Prot. S. 2756 f.). Zugleich wurde jedoch auf der Konferenz anerkannt, dafs in der Regel das Recht des Orts, an welchem die Dispache aufgemacht wird, der Aufmachung zu Grunde zu legen sei, und später, nämlich bei der Beratung des Versicherungsrechts, wurde das in dem soeben hervorgehobenen Antrag enthaltene Princip stillschweigend von der Kommission adoptiert. Der § 835 erklärt für die Verpflichtungen des Versicherers in betreff der Beiträge zur Havarie grosse für mafsgebend das am Orte der Aufmachung der Dispache geltende Recht, und nur aus Billigkeitsrücksichten hat § 837 dem Versicherer das Recht abgesprochen, dem Versicherten gegenüber die Dispache wegen Nichtübereinstimmung mit dem gedachten Recht und der dadurch bewirkten Benachteiligung des Versicherten anzufechten, wenn dieselbe von einer durch Gesetz oder Gebrauch dazu berufenen Person aufgemacht ist, und nicht etwa der Versicherte durch mangelhafte Wahrnehmung seiner Rechte die Benachteiligung selbst verschuldet hat. Da nun diese Bestimmung nicht eine Folge des Versicherungsvertrages oder der allgemeinen Grundsätze des Versicherungsrechtes ist (vgl. Motive zum preufs. Entw. S. 362), so hat das Gesetz, indem es das Recht des Dispacheorts für das Verhältnis des Versicherers zum Versicherten für mafsgebend erklärte, dieses Recht auch die Beziehungen zwischen dem Versicherten und den übrigen Havereiinteressenten, somit auch die Beziehungen der Havereiinteressenten untereinander ordnen lassen wollen, denn sonst würde „der vom Versicherer nach dem § 835 Ziff. 1 zu ersetzende Havereibeitrag mit dem wirklichen Havereibeitrag nicht übereinstimmen" (Entsch. des R.O.H.G. VIII S. 291—294, vgl. XXV S. 2 R.G.Entsch. Bd. 38 S. 1 ff.).

In den Konferenzprotokollen (S. 3529, 3558) ist freilich noch davon die Rede, dafs Gesetz oder Usanz des Orts der Dispache ein anderes Recht, z. B. das des Abgangs- oder Bestimmungsorts, des Versicherungsplatzes u. s. w. für mafsgebend erachten könne und in diesem Fall letzteres anzuwenden sei. In Wahrheit ist dies aber nach den Rechten der seefahrenden Nationen nicht der Fall, s. Bd. I S. 80 ff. Dagegen sind vertragsmäfsige Abweichungen von dem Recht des Orts der Dispache zulässig. Inwiefern eine solche anzunehmen ist, wenn deutsche Konsuln im Ausland Dispachen aufmachen, s. Bd. I S. 81 N. 80. Über Vereinbarung vom Gesetz abweichender Regeln in den Konnossementen s. § 716 N. 1.

4. Ist die Dispache an dem hiernach zuständigen Ort unterblieben, so treten die im § 728 bestimmten Folgen ein. Waren aber schon an jenem Ort alle Grundlagen der Dispache hergestellt und war nur die eigentliche Verteilung unterblieben, so mag es zulässig sein, diese nachträglich unter Anwendung des Rechtes jenes Ortes von Sachverständigen anderer Hafenplätze

vornehmen zu lassen, namentlich im Inland, wenn an dem im Ausland zuständigen Ort die Herstellung einer ordnungsmäfsigen Dispache nicht oder nicht mehr thunlich ist, R.O.H.G. XVII S. 188, 196.

5. Die Vorbereitung der Dispache durch Feststellung der Schäden, Sorge für Ausbesserung derselben, Verhandlung mit den Interessenten u. s. w. wird gewöhnlich von sogenannten Havariekommissaren besorgt, welche der zur Aufmachung der Dispache Verpflichtete ernennt. Deren Provision gehört zu den umzulegenden Kosten, vgl. Bem. VII zu § 706, Hans. I Nr. 39 (wo Provision von 2 Prozent zugebilligt wird), Hans. XI Nr. 5.

§ 728.

Der Schiffer ist verpflichtet, die Aufmachung der Dispache ohne Verzug zu veranlassen. Handelt er dieser Verpflichtung zuwider, so macht er sich jedem Betheiligten verantwortlich.

Wird die Aufmachung der Dispache nicht rechtzeitig veranlafst, so kann jeder Betheiligte die Aufmachung in Antrag bringen und betreiben.

1. Unterläfst der Schiffer die Aufmachung der Dispache und läfst sich eine solche auch nicht nachholen (vgl. Bem. Nr. 4 zu § 727), so ist er (und gegenüber den Ladungsinteressenten nach § 486 H.G.B. auch der Reeder unter Beschränkung auf das Schiffsvermögen) haftbar, soweit die Heranziehung beitragspflichtiger Werte dadurch vereitelt wird, vgl. § 731 Abs. 1. Wird die Dispache von ihm nur verzögert, so tritt eine solche Haftbarkeit nur ein, soweit es nicht den Ladungsinteressenten möglich war, Schaden durch eigene Stellung des Antrages abzuwenden (vgl. Abs. 2 des Paragraphen und § 254 B.G.B.)[1]).

Hat gemäfs Abs. 2 der Ladungsinteressent — infolge der Zögerung des Schiffers — einen Havariekommissar (vgl. Bem. Nr. 5 zu § 727) ernannt, der die Regulierung betreibt, so kann nicht nachträglich wieder der Schiffer oder Reeder die Regulierung in die Hand nehmen und auf allgemeine Kosten einen anderen Havariekommissar ernennen und Herausgabe der Akten an diesen fordern, Hans. XI Nr. 5.

2. „Dispache“ ist die Urkunde, welche der Dispacheur (§ 729) errichtet. Ein Beispiel solcher ist im Anhang zu diesem Abschnitt

1) Eine Klage gegen Schiffer oder Reeder auf Erfüllung der Verpflichtung zur Aufmachung des Dispache läfst das O.L.G. Hamburg zu (Hans. VIII Nr. 10). Praktischer ist der Regel nach, wenn der Schiffer die Dispache nicht betreibt, solche selbst zu betreiben oder direkt gegen das Schiff auf Ersatz des nicht abgelieferten oder beschädigten Gutes zu klagen. Die Bestimmungen der §§ 608, 609 gelten in solchem Fall nicht, da vorsätzliche Schäden vorliegen. Die Verjährung wird durch verzögerte Aufmachung der Dispache nicht aufgehalten, dieselbe beginnt in betreff aufgeopferter Güter mit dem § 903 Nr. 2 genannten Zeitpunkt, nicht erst mit der Aufmachung der Dispache selbst, vgl. Hans. VIII Nr. 10.

abgedruckt. Zu der „Aufmachung“ derselben gehört auch die Vorbereitung (vgl. Bem. Nr. 5 zu § 727). Jede Dispache beginnt mit einer aus der Verklarung und den übrigen Dokumenten entnommenen Darstellung der Vorfälle, welche die Veranlassung des zu dispachierenden Schadens geworden sind. Darauf folgt die Feststellung des Wertes, der für die Beitragspflicht von Schiff, Fracht und Ladung mafsgebend ist, dann eine Schätzung der zu ersetzenden Schäden und Kosten, und endlich die Verteilung des Schadens unter die Interessenten[2]). Die Dispache, in welcher der Vorbehalt „*salvo jure*“ gemacht wird, überläfst dem Gericht die Prüfung der Beläge und Rechtsfragen. Da der Dispacheur die Pflicht hat, zu prüfen, soweit dies möglich, ist es nicht angemessen, wenn er die Verantwortlichkeit durch einen solchen Zusatz abzuwälzen sucht. Immerhin ist auch eine solche Dispache eine amtliche Berechnung, welche dem Gesetz und auch dem § 142 der Allg. Vers.Bed. entspricht (Urt. des O.L.G. Hamburg vom 25. Jan. 1882, Hans. II Nr. 108).

§ 729 *).

Im Gebiete dieses Gesetzbuchs wird die Dispache durch die ein für allemal bestellten oder in deren Ermangelung durch die vom Gerichte besonders ernannten Personen (Dispacheure) aufgemacht.

Jeder Betheiligte ist verpflichtet, die zur Aufmachung der Dispache erforderlichen Urkunden, soweit er sie zu seiner Verfügung hat, namentlich Chartepartieen, Konnossemente und Fakturen, dem Dispacheur mitzutheilen.

1. Das neue H.G.B. hat den Abs. 3 des Art. 731 des alten H.G.B. gestrichen, da nunmehr eine reichsgesetzliche Regelung des Verfahrens vorgenommen ist. Nach den bisher in Kraft gewesenen Landesgesetzen waren zwei verschiedene Systeme in Geltung:

a. In Preufsen und Mecklenburg-Schwerin mufsten die Dispachen bei Gericht eingereicht und von diesem nach Prüfung, sowie Erledigung von Streitigkeiten durch Urteile des ordentlichen Gerichts, bestätigt werden. Aus der bestätigten Dispache fand Vollstreckung statt.

b. In den übrigen Bundesstaaten waren die Dispachen aufsergerichtliche, nicht vollstreckungsfähige Urkunden, aus denen im Fall der Nichtzahlung geklagt werden mufste, wobei dann durch die Gerichte die Streitpunkte entschieden wurden, R.O.H.G. XXIII S. 179, R.G. III S. 17, vgl. Jur.

---

2) Auch nach den fremden Rechten ist der Schiffer zur Betreibung der Dispache verpflichtet, vgl. Lyon-Caën Nr. 968, Desjardins Nr. 1936, Jacobs Nr. 481, sowie N. 1 zu § 726.

*) Art. 731 des alten H.G.B. enthielt einen Abs. 3, in welchem den Landesgesetzen vorbehalten wurde, „über das Verfahren bei Aufmachung der Dispache und die Ausführung derselben nähere Bestimmungen zu erlassen“.

Wochenschr. 1896 S. 177 Nr. 41. Der Dispacheur selbst durfte die Dispache nicht ohne Zustimmung aller Beteiligten ändern. Denn wenn die Dispache auch „nicht als ein Urteil“ anzusehen ist, so ist dieselbe doch eine „für alle Beteiligte vorläufig (d. h. bis ein abänderndes, rechtskräftiges Erkenntnis vorliegt) feststehende Schadensauseinandersetzung“ (Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 14. Oktober 1865, Kierulff I S. 899, 924 f.).

Die jetzt geltenden reichsrechtlichen Vorschriften nehmen eine Mittelstellung zwischen diesen beiden Systemen ein, indem dieselben nur auf Antrag eines Beteiligten das gerichtliche Bestätigungsverfahren eintreten lassen, in Ermangelung eines solchen Antrages derselbe Rechtszustand bleibt, der bisher in den oben unter b genannten Bundesstaaten bestand. Da eine gleichzeitige Feststellung der Dispache gegenüber allen Beteiligten und Vollstreckbarkeit der so festgestellten Dispache die Beitreibung aufserordentlich erleichtert, so wird der Antrag auf Bestätigung zweckmäfsig stets zu stellen sein, wenn nicht alle Beteiligten die Dispache als richtig anerkennen. Die reichsgesetzlichen Vorschriften sind enthalten in den §§ 149 ff. des

Reichsgesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit vom 17. Mai 1898.

§ 149. *Für die Verrichtungen, welche den Gerichten in Ansehung der nach dem Handelsgesetzbuch*[1]) *oder nach dem Gesetze, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt, aufzumachenden Dispache obliegen, ist das Amtsgericht des Orts zuständig, an welchem die Vertheilung der Havereischäden zu erfolgen hat.*

§ 150. *Lehnt der Dispacheur den Auftrag eines Betheiligten zur Aufmachung der Dispache aus dem Grunde ab, weil ein Fall der grofsen Haverei nicht vorliege, so entscheidet über die Ver-*

---

1) Also nicht für solche Dispachen, welche im Inland auf Grund fremden Rechts oder von inländischen Dispacheuren aufgemacht werden, welche nur auf Grund von Konnossementsklauseln oder sonstigen Vereinbarungen der Beteiligten, ohne gesetzliche Zuständigkeit (§ 727 H.G.B.) damit betraut sind, vgl. auch unten im Text Bem. Nr. 2 und 3.

1a) Durch das im § 150 vorgeschriebene Verfahren wird eine Vorentscheidung darüber möglich, ob überhaupt ein Fall grofser Haverei vorliegt. Dieselbe ist nicht endgültig, da immer noch nach Aufmachung der Dispache die Anfechtung dieser gemäfs § 156 im ordentlichen Rechtsweg offen bleibt (vgl. § 158). Die sofortige Beschwerde ist binnen zwei Wochen bei dem Amtsgericht oder dem Landgericht, welches darüber entscheidet, einzureichen. Gegen dessen Entscheidung findet weitere sofortige Beschwerde, aber nur wegen Verletzung von Rechtsnormen (§§ 550, 551, 561, 563 C.P.O.), statt. Diese letztere ist bei dem Amtsgericht oder dem Landgericht oder dem Oberlandesgericht, welches bald selbst entscheidet, bald zur Abgabe an das Reichsgericht verpflichtet ist (wenn es von einer Entscheidung eines anderen Oberlandesgerichts oder des Reichsgerichts ab-

pflichtung des Dispacheurs auf Antrag des Betheiligten das Gericht. Gegen die Verfügung findet die sofortige Beschwerde statt[1a]).

§ 151. *Auf Antrag des Dispacheurs kann das Gericht einem Betheiligten*[2]) *unter Androhung von Ordnungsstrafen aufgeben, dem Dispacheur die in seinem Besitze befindlichen Schriftstücke, zu deren Mittheilung er gesetzlich verpflichtet ist, auszuhändigen. Die einzelne Strafe darf den Betrag von dreihundert Mark nicht übersteigen.*

§ 152. *Der Dispacheur ist verpflichtet, jedem Betheiligten Einsicht in die Dispache zu gewähren und ihm auf Verlangen eine Abschrift gegen Erstattung der Kosten zu ertheilen. . . . .*

§ 153. *Jeder Betheiligte ist befugt, bei dem Gericht eine Verhandlung über die von dem Dispacheur aufgemachte Dispache zu beantragen. In dem Antrage sind diejenigen Betheiligten zu bezeichnen, welche zu dem Verfahren zugezogen werden sollen*[3]).

Wird ein Antrag auf gerichtliche Verhandlung gestellt, so hat das Gericht die Dispache und deren Unterlagen von dem Dispacheur einzuziehen und, wenn nicht offensichtlich die Voraussetzungen der grofsen Haverei fehlen, den Antragsteller, sowie die von ihm bezeichneten Betheiligten zu einem Termine zu laden. Mehrere Anträge können von dem Gerichte zum Zwecke der gleichzeitigen Verhandlung verbunden werden.

Die Ladung mufs den Hinweis darauf enthalten, dafs, wenn der Geladene weder in dem Termin erscheine noch vorher Widerspruch gegen die Dispache bei dem Gericht anmelde, sein Einverständnifs mit der Dispache angenommen werden würde. In der Ladung ist zu bemerken, dafs die Dispache und deren Unterlagen auf der Gerichtsschreiberei eingesehen werden können.

Die Frist zwischen der Ladung und dem Termine mufs wenigstens zwei Wochen betragen.

§ 154. *Erachtet das Gericht eine Vervollständigung der Unterlagen der Dispache für nothwendig, so hat es die Beibringung der erforderlichen Belege anzuordnen. Die Vorschriften des § 151 finden entsprechende Anwendung.*

§ 155. *In dem Termin ist mit den Erschienenen über die Dispache zu verhandeln.*

---

weichen will), einzureichen. Nur die weitere Beschwerde unterliegt dem Anwaltszwang §§ 19—30 des Gesetzes.

2) Beteiligt im Sinne der §§ 151 ff. sind nicht nur der Reeder, Schiffer, Schiffseigentümer und die Ladungsinteressenten, vgl. Bem. Nr. 6 zu § 711, sondern auch die Assekuradeure.

3) Da dem Antragsteller die Bezeichnung der „Beteiligten", welche zugezogen werden sollen, überlassen ist und das Gericht nicht befugt ist, weitere Beteiligte zuzuziehen, so wirkt das gerichtliche Verfahren und die daraus resultierende Bestätigung auch nur gegenüber den Beteiligten, welche auf diese Weise zu dem Verfahren zugezogen sind, vgl. § 158. Der Antragsteller mufs daher zur Vermeidung einer beschränkteren Wirkung des Verfahrens sorgfältig vermeiden, dafs Beteiligte ausgelassen werden. Ist dies dennoch geschehen, mufs er deren nachträgliche Zuziehung veranlassen. Auch ist nicht ausgeschlossen, dafs sich Beteiligte selbst melden.

Wird ein Widerspruch gegen die Dispache nicht erhoben und ist ein solcher auch vorher nicht angemeldet, so hat das Gericht die Dispache gegenüber den an dem Verfahren Betheiligten zu bestätigen.

Liegt ein Widerspruch vor, so haben sich die Betheiligten, deren Rechte durch ihn betroffen werden, zu erklären. Wird der Widerspruch als begründet anerkannt oder kommt anderweit eine Einigung zu Stande, so ist die Dispache demgemäfs zu berichtigen. Erledigt sich der Widerspruch nicht, so ist die Dispache insoweit zu bestätigen, als sie durch den Widerspruch nicht berührt wird.

Werden durch den Widerspruch die Rechte eines im Termine nicht erschienenen Betheiligten betroffen, so wird angenommen, dafs dieser den Widerspruch nicht als begründet anerkenne.

§ 156. *Soweit ein Widerspruch nicht gemäfs § 155 Abs. 3 erledigt wird, hat ihn der Widersprechende durch Erhebung der Klage gegen diejenigen an dem Verfahren Betheiligten, deren Rechte durch den Widerspruch betroffen werden, zu verfolgen. Die das Vertheilungsverfahren betreffenden Vorschriften der §§ 878, 879 der Civilprozefsordnung*[4]) *finden mit der Mafsgabe entsprechende Anwendung, dafs das Gericht einem Betheiligten auf seinen Antrag, wenn erhebliche Gründe glaubhaft gemacht werden, die Frist zur Erhebung der Klage verlängern kann und dafs an die Stelle der Ausführung des Vertheilungsplanes die Bestätigung der Dispache tritt*[5]).

Ist der Widerspruch durch rechtskräftiges Urtheil oder in anderer Weise erledigt, so wird die Dispache bestätigt, nachdem sie erforderlichen Falls von dem Amtsgerichte nach Mafsgabe der Erledigung der Einwendungen berichtigt ist.

---

4) C.P.O. § 878. Der widersprechende Gläubiger mufs ohne vorherige Aufforderung binnen einer Frist von einem Monate, welche mit dem Terminstage beginnt, dem Gerichte nachweisen, dafs er gegen die beteiligten Gläubiger Klage erhoben habe. Nach fruchtlosem Ablaufe dieser Frist wird die Ausführung des Planes ohne Rücksicht auf den Widerspruch angeordnet.

Die Befugnis des Gläubigers, welcher dem Plane widersprochen hat, ein besseres Recht gegen den Gläubiger, welcher einen Geldbetrag nach dem Plane erhalten hat, im Wege der Klage geltend zu machen, wird durch die Versäumung der Frist und durch die Ausführung des Planes nicht ausgeschlossen.

§ 879. Die Klage ist bei dem Verteilungsgericht und, wenn der Streitgegenstand zur Zuständigkeit der Amtsgerichte nicht gehört, bei dem Landgerichte zu erheben, in dessen Bezirke das Verteilungsgericht seinen Sitz hat.

Das Landgericht ist für sämtliche Klagen zuständig, wenn seine Zuständigkeit nach dem Inhalte der erhobenen und in dem Termine nicht zur Erledigung gelangten Widersprüche auch nur in betreff einer Klage begründet ist, sofern nicht die sämtlichen beteiligten Gläubiger vereinbaren, dafs das Verteilungsgericht über alle Widersprüche entscheiden solle.

5) Die Bestätigung selbst hat also nicht die Kraft eines Urteils, sondern nur dieselbe Wirkung wie die „Ausführung des Verteilungsplans“ im Sinne der C.P.O. Der Unterschied ist nur der, dafs hier die Masse sich nicht in den Händen des Gerichts befindet, sondern im Wege der Vollstreckung (§ 158), jeder das Seinige erhält, vgl. N. 7.

§ 157. *Gegen die Verfügung, durch welche ein nach § 153 gestellter Antrag auf gerichtliche Verhandlung zurückgewiesen oder über die Bestätigung der Dispache entschieden wird, findet die sofortige Beschwerde statt.*

Einwendungen gegen die Dispache, welche mittels Widerspruchs geltend zu machen sind, können nicht im Wege der Beschwerde geltend gemacht werden.

§ 158. *Die Bestätigung der Dispache ist nur für das gegenseitige Verhältnifs der an dem Verfahren Betheiligten wirksam*[6]).

Aus der rechtskräftig bestätigten Dispache findet die Zwangsvollstreckung nach den Vorschriften der Civilprozefsordnung statt.

Für Klagen auf Ertheilung der Vollstreckungsklausel, sowie für Klagen, durch welche Einwendungen gegen die in der Dispache festgestellten Ansprüche geltend gemacht werden[7]) *oder die bei der Ertheilung der Vollstreckungsklausel als eingetreten angenommene Rechtsnachfolge bestritten wird, ist das Amtsgericht zuständig, welches die Dispache bestätigt hat. Gehört der Anspruch nicht vor die Amtsgerichte, so sind die Klagen bei dem zuständigen Landgerichte zu erheben.*

2. Wenn alle Beteiligten eine andere Person als den obrigkeitlichen Dispacheur mit Aufmachung der Dispache betrauen (Prot. S. 2758 ff., O.A.G. Lübeck vom 14. Okt. 1865 in Kierulff I S. 293), so kommen nicht die Vorschriften des Reichsgesetzes vom 17. Mai 1898 zur Anwendung[8]). Wie die Dispacheure „ein für allemal" zu bestellen sind, überläfst das Reichsgesetz den Landesgesetzen. In Preufsen kann die Bestellung durch die Handelskammer geschehen, Preufs. Ges. vom 19. Aug. 1897 über

6) Vgl. N. 3 und 5.

7) Es sind aber nicht nur die Einwendungen zulässig, welche gegen ein vollstreckbares Erkenntnis zulässig sind, vgl. § 767 Abs. 2 C.P.O. Es kann vielmehr die bestätigte Dispache im Wege der Klage von jedem angefochten werden, der Widerspruch erhoben, dann aber die Klagfrist versäumt hatte (§ 156 Abs. 1 Ges. oben N. 5, § 878 Abs. 2 C.P.O.). Nur hindert diese Klage nicht die Vollstreckung. Soweit Widersprüche schon vor Bestätigung durch Urteil erledigt waren, behält es dabei sein Bewenden. Wer überhaupt nicht widersprochen hat, steht dem gleich, der ausdrücklich die Dispache anerkennt. Ein solches Anerkenntnis kann nur gemäfs §§ 119 ff. B.G.B. angefochten werden. — Aufserdem kann durch Klage eine nach wie vor der Dispache erfolgte Zahlung oder ein nach dem Termin (§ 155) geschlossener Vergleich geltend gemacht werden.

8) Sind nicht alle Beteiligten mit einer solchen aufserordentlichen Regelung einverstanden, so ist das Übereinkommen ungültig, da die Umlage nur einheitlich geregelt werden kann. Sind alle Beteiligten einverstanden, so entsteht die Frage, ob eine solche aufserordentliche Dispache nur wie eine unbestätigte amtliche Dispache wirkt, also der unbeschränkten Anfechtung im Rechtsweg unterliegt (vgl. Text Bem. Nr. 1b), oder wie ein *arbitrium*, dessen Anfechtung nur wegen „offenbarer Unbilligkeit" zulässig ist (§§ 317 ff. B.G.B.). Es wird meines Ermessens im Zweifel als Wille der Kontrahenten ersteres anzunehmen sein. So auch Jacobs I Nr. 482 und das bei Ulrich S. 125 in N. 18 citierte Urteil des Handelsgerichts zu Antwerpen vom 29. Januar 1864.

die Handelskammern § 42; in Hamburg ist nach § 9 Ausf.Ges. ein Dispacheur für das ganze Staatsgebiet ein für allemal bestellt. Jedenfalls ist das Amtsgericht, falls nichts anderes angeordnet ist, befugt Dispacheure zu ernennen, § 145 F.W.G.

3. Ausländische Dispachen unterliegen auch in betreff der Frage, welche Personen zur Aufmachung berufen sind, ferner in betreff ihrer Form und Wirkung den ausländischen Gesetzen. (vgl. § 727 Bem. Nr. 3). Über die Befugnis der Konsuln zur Aufmachung von Dispachen im Ausland[9]) s. Bd. I S. 81. Werden Dispachen im Deutschen Reich von fremden Konsuln aufgemacht, was nach den Konsularverträgen (vgl. Bd. I S. 81), abgesehen von anderen Voraussetzungen, nur in dem seltenen Fall zulässig ist, wenn keine Inländer beteiligt sind, so kann auch auf diese Dispachen § 729 H.G.B. und das Reichsgesetz vom 17. Mai 1898 nicht angewandt werden, da diese Gesetze eine amtliche deutsche Dispache voraussetzen. Die Wirkung einer solchen Dispache ist die einer nicht bestätigten deutschen Dispache (vgl. Bem. Nr. 1b)[10]).

4. Die Verpflichtung, welche Abs. 2 vorschreibt, kann nach § 151 F.W.G. (s. Bem. Nr. 1) durch Ordnungsstrafen erzwungen werden. Machen Ladungsinteressenten dem Dispacheur Angaben über die Werte der beitragspflichtigen Güter, so sind dies keine rechtsgeschäftlichen Akte, sie können also korrigiert werden, R.O.H.G. XXIII S. 100 ff.

---

9) Die Dispachen, welche die deutschen Konsuln gemäfs § 36 des Ges. vom 8. November 1867 aufnehmen, können nicht von den inländischen Gerichten bestätigt werden, also nicht inländische vollstreckbare Urkunden werden.

10) In Frankreich ist die Aufmachung der Dispache ähnlich geregelt wie bei uns. Es findet eine amtliche Ernennung der Dispacheure, welche auch als Schätzer der Schäden fungieren, und eine Bestätigung (*homologation*) der Dispache statt, durch welche dieselbe vollstreckbar wird, vgl. Art. 414, 416 *Code de commerce.* Die französischen Konsuln haben aber im Ausland nicht blofs die Befugnis zur Ernennung von Dispacheuren, sondern auch zur Bestätigung von Dispachen, soweit dies durch die ausländischen Gesetze oder Konsularverträge nicht verhindert wird, vgl. Lyon-Caën Nr. 970 ff. Ebenso die dem französischen *Code* folgenden Gesetze, wie z. B. Belgien Art. 118, 119, Italien Art. 658; auch Holland Art. 724, Spanien Art. 865, Mexico Art. 940, Chile Art. 1119, Peru Art. 1003 haben ähnliche Bestimmungen wie Frankreich, jedoch haben deren Konsuln nicht die gleiche Befugnis wie dort. — Dagegen findet in anderen Ländern eine amtliche Bestätigung und Vollstreckbarkeitserklärung der Dispache nicht statt, es mufs aus der Dispache geklagt werden, so Skandinavien Art. 213, Portugal Art. 652, Finnland Art. 152, Argentinien Art. 1336, Brasilien Art. 793. Nach Art. 193 der Statuten der Börse in St. Petersburg ist für Dispachen schiedsrichterliche Schlichtung von Streitigkeiten vorgeschrieben. In England und Nordamerika sind die Dispacheure (*adjusters*) Privatpersonen, eine amtliche Bestätigung von Dispachen (*general average statement*) findet nicht statt, man pflegt in den *average bonds* (vgl. N. 1 zu § 726) eine bestimmte kurze Frist zu Monituren gegen eine Dispache zu setzen, vgl. Ulrich S. 393.

§ 730.

Für die von dem Schiffe zu leistenden Beiträge ist den Ladungsbetheiligten Sicherheit zu bestellen, bevor das Schiff den Hafen verlassen darf, in welchem nach § 727 die Feststellung und Vertheilung der Schäden zu erfolgen hat.

Das hier der Ladung eingeräumte Recht kann durch Beschlagnahme (Arrest) des Schiffes erzwungen werden, bis dasselbe zu neuer Reise segelfertig ist (§ 482). Daſs letztere Beschränkung hier nicht gelte, wird von Gareis S. 1119 ohne Grund angenommen. Wenn das Schiff Eskalen läuft, kann seitens der Ladungsinteressenten, deren Güter nach einem Zwischenhafen bestimmt waren, nicht schon in diesem die Sicherheit gefordert werden, vgl. Bd. I S. 165, Bem. Nr. 1 a. E. zu § 727. Der Anspruch aus § 730 ist unabhängig davon, ob bereits die Aufmachung der Dispache eingeleitet ist oder nicht. Der Betrag der Sicherheit muſs nach den vorhandenen Unterlagen bemessen werden[1]).

§ 731 *).

Der Schiffer darf Güter, auf denen Havereibeiträge haften, vor der Berichtigung oder Sicherstellung der letzteren (§ 615) nicht ausliefern, widrigenfalls er, unbeschadet der Haftung der Güter, für die Beiträge persönlich verantwortlich wird.

Hat der Rheder die Handlungsweise des Schiffers angeordnet, so kommen die Vorschriften des § 512 Abs. 2, 3 zur Anwendung.

Das an den beitragspflichtigen Gütern den Vergütungsberechtigten zustehende Pfandrecht wird für diese durch den Verfrachter ausgeübt. Die Geltendmachung des Pfandrechts durch den Verfrachter erfolgt nach Maſsgabe der Vorschriften, die für das Pfandrecht des Verfrachters wegen der Fracht und der Auslagen gelten.

1. Liefert der Schiffer beitragspflichtige Güter ohne Berichtigung oder Sicherstellung der Havereibeiträge aus (vgl. Bem. zu § 726), so ist den vergütungsberechtigten Ladungsinteressenten haftbar:

a. er selbst unbeschränkt persönlich;
b. neben ihm der Reeder mit dem Schiffsvermögen auf Grund des § 486 Abs. 3;
c. der schlechtgläubige Empfänger der Güter gemäſs § 726 beschränkt persönlich;
d. das beitragspflichtige Gut in den Händen des Empfängers oder eines dritten schlechtgläubigen Erwerbers § 725;

1) Ausdrücklich haben die gleiche Bestimmung Skandinavien § 217, Finnland Art. 153, vgl. wegen des anglo-amerikanischen Rechts N. 1 zu § 726.

*) Im Abs. 3 des Art. 733 des alten H.G.B. fehlte der letzte Satz des jetzigen § 731.

endlich auch, wenn der Reeder (oder einer seiner Landgehülfen, namentlich sein Expedient) die Handlungsweise des Schiffers anordnete, dieser unbeschränkt persönlich.

Dagegen besteht vor der Auslieferung kein Klagrecht gegen die beitragspflichtigen Ladungsinteressenten persönlich.

Im Interesse der Berechtigten mufs der Verfrachter selbst oder durch den Schiffer auch das Pfandrecht geltend machen und zwar in derselben Art, wie sein Pfandrecht wegen der Fracht geltend gemacht wird, jetzt durch aufsergerichtlichen Pfandverkauf (vgl. § 623). Sind die Güter ausgeliefert, so kann trotzdem der Verfrachter das Pfandrecht noch für die Ladungsinteressenten in dieser Art ausüben, so lange es besteht (§ 725)[1]. Eigene Geltendmachung des Pfandrechts an den Gütern ist dem Berechtigten versagt, so lange der Schiffer die Güter in Händen hat, weil dieser in der Verfügung über die Güter nicht gestört werden darf. So auch Ehrenberg S. 113, vgl. Prot. S. 2763. And. Mein. Heck S. 463. Sie können nur Schadensersatzansprüche geltend machen, wenn er den Pfandverkauf verzögert und dadurch Schaden verursacht. Fraglich ist aber, ob die Ladungsinteressenten nicht nach Auslieferung des Gutes neben dem Schiffer (Verfrachter) auch zur eigenen Geltendmachung des Pfandrechts berechtigt sind. Allerdings wäre eine solche nur durch Pfandklage möglich, nicht wie bei der Geltendmachung durch den Schiffer durch sofortigen Pfandverkauf. M. E. ist diese eigene Geltendmachung als zulässig anzunehmen. Die Interessenten können, wenn das Schiff den Hafen verlassen hat (zumal bei ausländischen Schiffen), Interesse daran haben, selbst das Pfandrecht zu wahren. Abs. 3 ist nicht so auszulegen, dafs nur die Geltendmachung durch den Verfrachter zulässig ist. Ist dieser dabei als ihr Vertreter anzusehen, so können sie auch selbst handeln, und Abs. 1 weist für die Zeit nach der Auslieferung in den Worten „unbeschadet der Haftung der Güter“ darauf hin. Wie die Hamburger Konferenz darüber gedacht hat, ist zweifelhaft, vgl. Prot. S. 2763, 4129.

2. Der Schiffer (Verfrachter) ist nur zur Beitreibung der Beiträge, also Geltendmachung des Pfandrechtes der vergütungsberechtigten Ladungsinteressenten, nicht zu dessen Aufgabe oder zum Vergleich legitimiert, Ehrenberg S. 60. — Eine Sicherstellung der Havereigläubiger kann bei Hinterlegung der Güter (§§ 601, 623) durch entsprechende Wahrung des Pfandrechtes geschehen, vgl. Bem. Nr. 2 zu § 694. — Wegen des Verhältnisses der gegenseitigen Haftbarkeit von Schiffer (resp. Reeder) und Empfänger und des Regresses des einen gegen den anderen, s. Bem. Nr. 2 zu § 697. — Der Umfang der Haftung wird erst durch die Dispache fixiert, was nicht ausschliefst, dafs schon vorher, zur

1) Zu beachten ist, dafs es anders, wie das Pfandrecht des Verfrachters, noch über die Frist von 30 Tagen seit Auslieferung fort bestehen kann.

Vermeidung einer Verjährung, die in diesem Fall mit Ablauf des Jahres beginnt, in dem die beitragspflichtigen Güter ausgeliefert sind (vgl. § 903 Nr. 2), auf Feststellung der Haftpflicht geklagt wird.

3. Werden Güter, auf denen Havereibeiträge aus bereits entstandener grofser Haverei (vgl. R.O.H.G. XIII S. 410) haften, die das Schiff zu fordern hat, ohne Berichtigung oder Sicherstellung ausgeliefert, so wird der Schiffer dem Reeder persönlich haftbar, aufserdem bleibt aber die Haftung der Güter und des Empfängers nach Mafsgabe der §§ 725, 726 bestehen. Die Vollmacht des Schiffers als Vertreters des Reeders bestimmt sich in diesem Fall nach den §§ 526, 527, 555 H.G.B. Danach wird der Schiffer wohl zu Vergleichen über streitige Havereiansprüche aufserhalb des Heimatshafens, nicht aber ohne weiteres zum Verzicht ermächtigt sein[2]), er bleibt auch nach Untergang des Schiffes zur Einziehung der Havereibeiträge, die dem Schiff geschuldet werden, berechtigt. Im übrigen gilt auch hier das oben Nr. 2 Gesagte.

§ 732.

Hat der Schiffer zur Fortsetzung der Reise, jedoch zum Zwecke einer nicht zur grofsen Haverei gehörenden Aufwendung, die Ladung verbodmet oder über einen Theil der Ladung durch Verkauf oder Verwendung verfügt, so ist der Verlust, den ein Ladungsbetheiligter dadurch erleidet, dafs er wegen seiner Ersatzansprüche aus Schiff und Fracht gar nicht oder nicht vollständig befriedigt werden kann (§§ 540, 541, 612), von sämmtlichen Ladungsbetheiligten nach den Grundsätzen der grofsen Haverei zu tragen.

Bei der Ermittelung des Verlustes ist im Verhältnisse zu den Ladungsbetheiligten in allen Fällen, namentlich auch im Falle des § 612 Abs. 2, die im § 711 bezeichnete Vergütung mafsgebend. Mit dem Werthe, durch welchen diese Vergütung bestimmt wird, tragen die verkauften Güter auch zu einer etwa eintretenden grofsen Haverei bei (§ 718).

Ist die Ladung verbodmet oder sind Ladungsteile veräufsert zum Zwecke einer als grofse Haverei erscheinenden Aufwendung, so ist nach § 711 (vgl. § 539) der bezügliche Wert in Havarie

2) Die fremden Rechte erkennen der Regel nach nur eine Schadensersatzpflicht des Schiffers (resp. Reeders) an, der die Aufmachung der Dispache nicht betreibt und schuldhafterweise an insolvente Destinatäre vor Befriedigung oder Sicherstellung die beitragspflichtigen Güter ausliefert, nicht ohne weiteres eine persönliche Haftpflicht, vgl. Lyon-Caën Nr. 967, 977, Jacobs I Nr. 473, 481, Desjardins Nr. 1036, 1069. Das angloamerikanische Recht erklärt ihn aber schon bei blofser Aufgabe des *lien* haftbar. Dasselbe wird wohl nach dem spanischen H.G.B. (vgl. Art. 868), sowie nach dem finnländischen H.G.B. vgl. Art. 113, 153) anzunehmen sein, wenn ohne Sicherstellung ausgeliefert wird. Die skandinavischen Seegesetze gehen mit uns konform, vgl. die Nachweise in N. 1 zu § 726.

grosse zu ersetzen. Handelt es sich aber um eine besondere Haverei (vgl. §§ 540, 541), welche ausschliefslich zu Lasten des Reeders ist, so wird das durch das Bodmereigeschäft erhaltene Kapital resp. der Erlös aus den verkauften Gütern „nicht unmittelbar im gemeinschaftlichen Interesse von Schiff und Ladung verwandt, sondern nur in dem des Reeders"; zunächst erscheint daher auch nur dieser ersatzpflichtig. Trotzdem bestimmt das Gesetz, dafs, wenn die betroffenen Ladungseigentümer keine oder nicht vollständige Entschädigung von dem Reeder wegen Untergangs oder Verschlechterung des Schiffs erlangen können, der ihnen hierdurch erwachsende Schaden auf sämtliche Ladungsinteressenten nach den Grundsätzen der Havarie grosse zu verteilen ist. Man hielt es für unbillig, dafs die Ladungsinteressenten, die bei dem durch einen späteren Zufall verursachten Verlust des Schiffs keinen Ersatz für ihre Opfer erlangen könnten, den Schaden allein tragen sollten, während doch der Verkauf ihrer Güter „auch den übrigen Ladungsbeteiligten zu Gute gekommen", da sonst „die Reparatur des Schiffs und die Fortsetzung der Reise unmöglich gewesen wäre" (Prot. S. 2695 f.)[1]). Bei der Verbodmung der Ladung greift selbstverständlich dieser Grundsatz nur dann Platz, wenn der Bodmereigläubiger seine Befriedigung nicht aus der ganzen Ladung, sondern nur aus bestimmten Ladungsteilen gesucht hat. — Zu beachten ist, dafs nach den §§ 542, 528 Abs. 2 aber die Ersatzansprüche gegen den Reeder und somit auch der Anspruch aus § 732 von der wirklichen Verwendung zur Fortsetzung der Reise nicht abhängig ist.

§ 733.

Die in den Fällen der §§ 635, 732 zu entrichtenden Beiträge und eintretenden Vergütungen stehen in allen rechtlichen Beziehungen den Beiträgen und Vergütungen in den Fällen der grofsen Haverei gleich.

Vgl. Bemerkungen zu den §§ 635, 732 und oben S. 504, 509.

---

1) Mit dem D. H.G.B. stimmt überein der *Code de commerce* Art. 298 Abs. 4 (hinzugefügt durch Gesetz vom 14. Juni 1841): *Lorsque de l'exercice de ce droit* (dem Abandonrecht des Reeders) *résultera une perte pour ceux dont les marchandises auront été vendues ou mises en gage* (wozu der Kapitän genötigt, *pour subvenir aux victuailles, radoub et autres nécessités pressantes du navire), elle sera répartie au marc le franc sur la valeur de ces marchandises et de toutes celles, qui sont arrivées à leur destination ou qui ont été sauvées du naufrage postérieurement aux evénements de mer qui ont necessité la vente ou la mise en gage.* Dagegen wird die hier den Ladungsbeteiligten auferlegte Verpflichtung nicht anerkannt vom englischen Recht Arnould II S. 770 f., ebensowenig in den anderen fremden Rechten.

Anhang zum ersten Titel des siebenten Abschnitts.

I. York-Antwerp Rules 1890[1]) mit der von dem internationalen Transport-Versicherungsverbande herausgegebenen deutschen Übersetzung.

Rule 1. — Jettison of deck cargo. — No jettison of deck cargo shall be made good as general average.

Every structure not built in with the frame of the vessel shall be considered to be a part of the deck of the vessel.

Regel 1. — Seewurf von Deckladung. — Kein Seewurf von Deckladung soll als grofse Haverei vergütet werden.

Jeder Aufbau, welcher nicht in das Gerippe des Schiffes eingebaut ist, soll als ein Teil des Decks des Schiffes betrachtet werden[2]).

Rule 2. — Damage by Jettison and Sacrifice for the common safety. — Damage done to a ship and cargo, or either of them, by or in consequence of a sacrifice made for the common safety[3]), *and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be made good as general average.*

Regel 2. — Schaden durch Seewurf und, zum Zwecke der Errettung aus gemeinsamer Gefahr, gebrachte Opfer. — Schaden, welcher dem Schiffe oder der Ladung oder beiden zugefügt wird durch ein Opfer oder infolge eines Opfers zum Zweck der Errettung beider aus einer gemeinsamen Gefahr und durch Wasser, welches durch die Schiffsluken oder andere Öffnungen eindringt, nachdem zum Zwecke eines zur Errettung aus einer gemeinsamen Gefahr zu machenden Seewurfs die Luken geöffnet oder andere Öffnungen gemacht worden sind, soll als grofse Haverei vergütet werden[4]).

Rule 3. — Extinguishing fire on ship board. — Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as general average; except that no compensation shall be made for damage to such portions of the ship and bulk cargo, or to such separate packages of cargo, as have been on fire.

Regel 3. — Löschen eines Feuers an Bord des Schiffes. — Schaden, welcher dem Schiffe oder der Ladung oder beiden beim Löschen eines Feuers an Bord des Schiffes durch Wasser oder sonstwie zugefügt wird, einschliefslich des Schadens, welcher dadurch entsteht, dafs ein brennendes Schiff auf den Strand gesetzt oder angebohrt wird, soll als grofse Haverei vergütet werden, mit der Ausnahme, dafs kein Ersatz für Schaden an solchen Teilen des Schiffes oder einer geschütteten Ladung oder an solchen einzelnen Kolli geleistet werden soll, welche selbst vom Feuer ergriffen gewesen sind[5]).

---

[1]) Über die Frage, in welcher Art die Anwendung dieser Regeln vereinbart sein mufs, s. N. 1 zu § 716. Über das Verhältnis derselben zum Gesetz und die allgemeinen Voraussetzungen, auf denen sie beruhen, s. Bem. Nr. 1 zu § 700, Litteratur s. ebenda.

[2]) Vgl. zu Regel 1 Bem. Nr. 2 zu § 708.

[3]) Über die Bedeutung von „*common safety*" in den Regeln s. N. 10 zu § 700.

[4]) Vgl. zu Regel 2 Bem. Nr. 9 zu § 700, Bem. 11 zu § 706.

[5]) Vgl. zu Regel 3 Bem. Nr. 6 zu § 700.

Rule 4. — Cutting away wreck. — Loss or damage caused by cutting away the wreck or remains of spars, or of other things which have previously been carried away by sea-peril, shall not be made good as general average.

Regel 4. — Kappen von Schiffstrümmern. — Verlust oder Schaden durch Kappen der Trümmer oder Überbleibsel von Rundhölzern oder von anderen Sachen, welche durch Seegefahr vorher gebrochen oder weggeführt worden sind, sollen nicht als grofse Haverei vergütet werden[6].

Rule 5. — Voluntary stranding. — When a ship is intentionally run on shore, and the circumstances are such that if that course were not adopted she would inevitably sink, or drive on shore or on rocks, no loss or damage caused to the ship, cargo, and freight, or any of them by such intentional running on shore shall be made good as general average. But in all other cases where a ship is intentionally run on shore for the common safety, the consequent loss or damage shall be allowed as general average.

Regel 5. — Freiwillige Strandung. — Wenn ein Schiff absichtlich auf den Strand gesetzt wird und die Umstände derartige sind, dafs ohne diese Mafsregel dasselbe unvermeidlich sinken oder auf den Strand oder Felsen treiben würde, so soll Verlust oder Schaden, welche dem Schiffe, der Ladung und der Fracht oder irgend einem dieser Gegenstände durch solches absichtliche auf den Strand setzen zugefügt werden, nicht als grofse Haverei vergütet werden. Dagegen soll in allen anderen Fällen, in welchen ein Schiff zum Zwecke der Errettung aus einer gemeinsamen Gefahr absichtlich auf den Strand gesetzt wird, der dadurch entstehende Verlust oder Schaden als grofse Haverei vergütet werden[7].

Rule 6. — Carrying press of sail. — Damage to or loss of sails. — Damage to or loss of sails and spars, or either of them, caused by forcing a ship off the ground or by driving her higher up the ground, for the common safety, shall be made good as general average; but where a ship is afloat, no loss or damage caused to the ship, cargo, and freight, or any of them, by carrying a press of sail, shall be made good as general average.

Regel 6. — Prangen. — Schaden an Segeln oder Verlust von Segeln. — Schaden an Segeln oder Rundhölzern oder an beiden, oder Verlust derselben, dadurch entstanden, dafs ein Schiff zur Errettung von Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr vom Strande abgebracht oder höher auf denselben hinaufgetrieben wird, sollen als grofse Haverei vergütet werden. Dagegen sollen Verlust oder Schaden, welche dem Schiffe, der Ladung und der Fracht oder irgend einem dieser Gegenstände durch Prangen zugefügt werden, während das Schiff flott war, nicht als grofse Haverei vergütet werden[8].

Rule 7. — Damage to engines in refloating a ship. — Damage caused to machinery and boilers of a ship, which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average, when shewn to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage.

Regel 7. — Schaden an der Maschine beim Abbringen eines Schiffes. — Schaden, welcher bei Versuchen, ein an Grund geratenes und in gefährdeter Lage befindliches Schiff abzubringen, der Maschine und den Kesseln desselben zugefügt wird, soll als grofse Haverei vergütet werden,

---

[6]) Vgl. zu Regel 4 Bem. II zu § 706, N. 11 zu § 700.
[7]) Vgl. zu Regel 5 Bem. Nr. IV A zu § 706.
[8]) Vgl. zu Regel 6 N. 2 zu § 707.

wenn der Schaden nachweislich die Folge eines zur Ausführung gebrachten Entschlusses ist, das Schiff zum Zwecke der Errettung aus einer gemeinsamen Gefahr abzubringen, auf die Gefahr hin, dafs ein solcher Schaden entstehe [9]).

Rule 8. — Expenses lightening a ship when ashore, and consequent damage. — When a ship is ashore and, in order to float her, cargo, bunker coals, and ship's stores, or any of them are discharged, the extra cost of lightening, lighter hire, and reshipping (if incurred), and the loss or damage sustained thereby, shall be admitted as general average.

Regel 8. — Kosten der Ableichterung eines gestrandeten Schiffes und die aus der Leichterung entstandenen Schäden. — Wenn ein Schiff an Grund geraten ist und, um dasselbe wieder abzubringen, Ladung, Bunkerkohlen und Teile der Schiffsausrüstung oder einzelne dieser Gegenstände gelöscht werden, so sollen die entstandenen Extrakosten der Leichterung, Leichtermiete und der etwaigen Wiederverladung, sowie der dadurch erlittene Verlust oder Schaden als grofse Haverei vergütet werden [10]).

Rule 9. — Cargo, ship's materials, and stores burnt for fuel. — Cargo, ship's materials, and stores, or any of them, necessarily burnt for fuel for the common safety at a time of peril, shall be admitted as general average, when and only when an ample supply of fuel had been provided; but the estimated quantity of coals that would have been consumed, calculated at the price current at the ship's last port of departure at the date of her leaving, shall be charged to the shipowner and credited to the general average.

Regel 9. — Verbrauch von Ladung, Schiffsinventar und Vorräten als Brennmaterial. — Ladung, Schiffsinventar und Vorräte, bezw. der eine oder andere dieser Gegenstände, welche unvermeidlicherweise zum Zwecke der Errettung von Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr, während der Dauer der Gefahr als Brennmaterial haben verbrannt werden müssen, sollen dann, aber auch nur dann als grofse Haverei vergütet werden, wenn ein reichlicher Vorrat an Brennmaterial an Bord genommen war; doch soll das Quantum Kohlen, welches nach Schätzung statt des Ersatzmaterials hätte verbraucht werden müssen — berechnet nach dem Marktpreise am letzten Abgangsort des Schiffes zur Zeit der Abfahrt —, dem Reeder belastet und der grofsen Haverei gutgebracht werden [11]).

Rule 10. — Expenses at port of refuge etc.

a. When a ship shall have entered a port or place of refuge, or shall have returned to her port or place of loading, in consequence of accident, sacrifice, or other extraordinary circumstances, which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place, consequent upon such entry or return, shall likewise be admitted as general average.

b. The cost of discharging cargo from a ship, whether at a port or place of loading, call, or refuge, shall be admitted as general average, when the discharge was necessary for the common safety, or to enable damage to the ship, caused by sacrifice or accident during the voyage, to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage.

---

9) Vgl. zu Regel 7 Bem. Nr. 10 zu § 700, Bem. N. B. und N. 5a zu § 706 N. 3 zu § 707

10) Vgl. zu Regel 8 Bem. III und IV B zu § 706, auch N. 5a zu § 706.

11) Vgl. zu Regel 9 Bem. VIII zu § 706.

c. *Whenever the cost of discharging cargo from a ship is admissible as general average, the cost of reloading and stowing such cargo on board the said ship, together with all storage charges on such cargo, shall likewise be so admitted. But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, no storage expenses incurred after the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage shall be admitted as general average.*

d. *If a ship under average be in a port or place at which it is practicable to repair her, so as to enable her to carry on the whole cargo. and if, in order to save expenses, either she is towed thence to some other port or place of repair or to her destination, or the cargo or a portion of it is transhipped by another ship, or otherwise forwarded, then the extra cost of such towage, transhipment, and forwarding, or any of them (up to the amount of the extra expense saved) shall be payable by the several parties to the adventure in proportion to the extraordinary expense saved.*

Regel 10. — Kosten im Nothafen etc.

a. Wenn ein Schiff durch Unfall, Aufopferung oder andere aufsergewöhnliche Umstände genötigt worden ist, zur Vermeidung einer dem Schiffe und der Ladung drohenden gemeinsamen Gefahr in einen Nothafen einzulaufen oder in den Abladehafen bezw. an den Abladeplatz zurückzukehren, so sollen die Kosten des Einlaufens als grofse Haverei vergütet werden; und wenn das Schiff von dort mit seiner ursprünglichen Ladung oder einem Teil derselben wieder gesegelt ist, so sollen die entsprechenden Kosten des Auslaufens, welche eine Folge des Einlaufens bezw. der Rückkehr sind, ebenfalls als grofse Haverei vergütet werden.

b. Die Kosten der Entlöschung der Ladung eines Schiffes sowohl im Abladehafen bezw. am Abladeplatz als im Order- bezw. Nothafen, sollen als grofse Haverei vergütet werden, falls die Entlöschung zur Vermeidung einer dem Schiffe und der Ladung drohenden gemeinsamen Gefahr oder zu dem Zweck geschehen mufste, um die zur sicheren Fortsetzung der Reise erforderlichen Ausbesserungen von Schäden zu ermöglichen, welche das Schiff durch Opfer oder Unfälle während der Reise erlitten hatte.

c. In allen Fällen, in welchen die Kosten der Entlöschung eines Schiffes als grofse Haverei vergütet werden, sollen die Kosten des Wiederanbordbringens und der Stauung der Ladung an Bord des betreffenden Schiffes, sowie alle Lagerungskosten auf solche Ladung, gleichfalls als grofse Haverei vergütet werden. Wenn jedoch das Schiff kondemniert wird, oder seine ursprüngliche Reise nicht fortsetzt, so sollen Lagerungskosten, welche erst nach dem Tage der Kondemnation des Schiffes oder des Aufgebens der Reise entstanden sind, nicht als grofse Haverei vergütet werden.

d. Wenn ein Schiff sich unter Haverei in einem Hafen oder an einem Platze befindet, wo es möglich ist, dasselbe so zu reparieren, dafs es im stande ist, seine ganze Ladung weiter zu befördern, und wenn zur Ersparung von Kosten das Schiff entweder von dort nach einem anderen Reparaturhafen bezw. -platz oder nach seinem Bestimmungshafen geschleppt wird, oder die Ladung ganz oder teilweise mit einem anderen Schiffe weiterverladen oder auf andere Weise weiterbefördert wird, so sollen die durch das Schleppen bezw. die Überladung oder Weiterbeförderung entstandenen Extrakosten (bis zur Höhe der ersparten Extrakosten) von allen Beteiligten an dem Unternehmen im Verhältnis zu dem Betrage der ersparten Extrakosten getragen werden[12].

[12]) Vgl. zu den Regeln 10—12 Bem. V zu § 706.

Rule 11. — Wages and maintenance of crew in port of refuge etc. — When a ship shall have entered or been detained in any port or place under the circumstances, or for the purposes of the repairs, mentioned in Rule 10, the wages payable to the Master, Officers, and Crew, together with the cost of maintenance of the same, during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be admitted as general average. But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, the wages and maintenance of the Master, Officers, and Crew, incurred after the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage, shall not be admitted as general average.

Regel 11. — Heuer und Unterhalt der Schiffsbesatzung im Nothafen etc. — Wenn ein Schiff unter den in Regel 10 erwähnten Umständen, bezw. zum Zweck der dort erwähnten Reparaturen in einen Hafen eingelaufen, bezw. einen Platz angelaufen ist, oder dort aufgehalten worden ist, so sollen die dem Schiffer, den Schiffsoffizieren und der Schiffsmannschaft für die Zeit des Extraaufenthalts in solchem Hafen, bezw. an solchem Platz bis zu dem Zeitpunkt, wo das Schiff zur Fortsetzung seiner Reise in den Stand gesetzt worden ist oder hätte in den Stand gesetzt werden sollen, gebührende Heuer, sowie die Kosten ihres Unterhalts für dieselbe Zeit als grofse Haverei vergütet werden. Wenn jedoch das Schiff kondemniert wird oder seine ursprüngliche Reise nicht fortsetzt, so sollen die Heuer und die Kosten des Unterhalts des Schiffers, der Schiffsoffiziere und der Schiffsmannschaft, welche erst nach dem Tage der Kondemnation des Schiffes oder des Aufgebens der Reise entstanden sind, nicht als grofse Haverei vergütet werden [13]).

Rule 12. — Demage to cargo in discharging etc. — Damage done to or loss of cargo necessarily caused in the act of discharging, storing, reloading, and stowing, shall be made good as general average, when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.

Regel 12. — Schaden an der Ladung beim Löschen etc. — Unvermeidliche Schäden oder Verluste an der Ladung während der Entlöschung, Lagerung, Wiedereinladung oder Verstauung sollen dann, aber auch nur dann als grofse Haverei vergütet werden, wenn die Kosten jener betreffenden Mafsregeln als grofse Haverei vergütet werden [14]).

Rule 13. — Deductions from cost of repairs. — In adjusting claims for general average, repairs to be allowed in general average shall be subject to the following deductions in respect of „new for old", viz:

In the case of iron or steel ships, from date of original register to the date of accident.

Up to 1 year old (A).	*All repairs to be allowed in full, except painting or coating of bottom, from which one-third is to be deducted.*
Between 1 and 3 years (B).	*One-third to be deducted off repairs to and renewal of Woodwork of Hull, Masts and Spars, Furniture, Upholstery, Crockery, Metal and Glassware, also Sails, Rigging, Ropes, Sheets and Hawsers (other than wire and chain), Awnings, Covers and Painting.* *One-sixth to be deducted off Wire Rigging, Wire Ropes and Wire Hawsers, Chain Cables and Chains, Donkey Engines, Steam Winches and connexions, Steam Cranes and connexions; other repairs in full.*

---

13) Siehe N. 12.
14) Siehe N. 12. Vgl. auch N. 5a zu § 706.

Between 3 and 6 years (C).	*Deductions as above under Clause B, except that onesixth be deducted off Ironwork of Masts and Spars, and Machinery (inclusive of boilers and their mountings).*
Beetween 6 and 10 years (D).	*Deductions as above under Clause C, except that onethird be deducted off Ironwork of Masts and Spars, repairs to and renewal of all Machinery (inclusive of boilers and their mountings), and all Hawsers, Ropes, Sheets, and Rigging.*
Between 10 and 15 years (E).	*One-third to be deducted off all repairs and renewals, except Ironwork of Hull and Cementing and Chain Cables, from which one-sixth to be deducted. Anchors to be allowed in full.*
Over 15 years (F).	*One-third to be deducted off all repairs and renewals. Anchors to be allowed in full. One-sixth to be deducted off Chain Cables.*
Generally (G).	*The deductions (except as to Provisions and Stores, Machinery, and Boilers) to be regulated by the age of the ship, and not the age of the particular part of her to which they apply. No painting bottom to be allowed if the bottom has not been painted within six months previous to the date of accident. No deduction to be made in respect of old material which is repaired without being replaced by new, and Provisions and Stores which have not been in use.*

In the case of wooden or composite ships:

When a ship is under one year old from date of original register, at the time of accident, no deduction new for old shall be made. After that period a deduction of one-third shall be made, with the following exceptions:

Anchors shall be allowed in full. Chain cables shall be subject to a deduction of one-sixth only.

No deduction shall be made in respect of provisions and stores which had not been in use.

Metal sheathing shall be dealt with, by allowing in full the cost of a weight equal to the gross weight of metal sheathing stripped off, minus the proceeds of the old metal. Nails, felt, and labour metalling are subject to a deduction of one-third.

In the case of Ships generally:

In the case of all ships, the expense of straightening bent ironwork, including labour of taking out and replacing it, shall be allowed in full. Graving dock dues, including expenses of removals, cartages, use of shears, stages, and graving dock materials, shall be allowed in full.

Regel 13. — Abzüge von Reparaturkosten. — Bei der Aufmachung der grofsen Haverei werden von den zu vergütenden Reparaturkosten folgende Abzüge wegen des Unterschiedes zwischen alt und neu gemacht, nämlich:

Bei Eisen- oder Stahlschiffen, gerechnet vom Tage der ersten Eintragung in das Schiffsregister bis zum Tage des Unfalls:

Bis zu 1 Jahr alt (A).	Alle Reparaturkosten sind voll zu vergüten, mit Ausnahme derjenigen für Malen oder für Anstrich des Schiffsbodens, von welchen ein Drittel abzuziehen ist.
Zwischen 1 u. 3 Jahren (B).	Ein Drittel ist abzuziehen von den Reparatur- und Erneuerungskosten am Holzwerk des Schiffskörpers, der Masten und Rundhölzer, des Mobiliars, Tapezierarbeit, Geschirr, Metall und Glaswaren, ferner an Segeln, Takelage, Tauwerk, Schoten und Trossen (ausgenommen solche von Draht und Ketten), Sonnensegeln, Schutzdecken und an Malerarbeiten. Ein Sechstel ist abzuziehen von Drahttakelung, Drahtseilen und Drahttrossen, Ankerketten und anderen Ketten, Donkey-Maschinen, Dampfwinden und deren Verbindungen, sowie Dampfkrähnen und deren Verbindungen; andere Reparaturen sind voll zu vergüten.

Zwischen 3 u. 6 Jahren (C).	Abzüge wie oben unter B, ausgenommen, dafs ein Sechstel abzuziehen ist vom Eisenwerk der Masten und Rundhölzer und von Maschinen (einschliefslich der Kessel mit Armaturen).
Zwischen 6 u. 10 Jahren (D).	Abzüge wie oben unter C, ausgenommen, dafs ein Drittel abzuziehen ist vom Eisenwerk der Masten und Rundhölzer, von den Reparatur- und Erneuerungskosten sämtlicher Maschinen (einschliefslich der Kessel und deren Armaturen) und an allen Trossen, Tauwerk, Schoten und Takelage.
Zwischen 10 u. 15 Jahren (E).	Ein Drittel ist abzuziehen von allen Reparatur- und Erneuerungskosten mit Ausnahme des Eisenwerks des Schiffskörpers, der Cementierung und der Ankerketten, von welchen ein Sechstel abzuziehen ist. Anker sind voll zu vergüten.
Über 15 Jahre (F).	Ein Drittel ist abzuziehen von allen Reparatur- und Erneuerungskosten. Anker sind voll zu vergüten. Ein Sechstel ist abzuziehen von Ankerketten.
Im allgemeinen (G).	Die Abzüge (ausgenommen bei Proviant, Ausrüstungsgegenständen, Maschinen und Kesseln) richten sich nach dem Alter des Schiffes und nicht nach dem Alter desjenigen besonderen Teils desselben, auf welchen die Abzüge Anwendung finden. Für Malen des Bodens ist nichts zu vergüten, wenn der letzte Anstrich früher als 6 Monate vor dem Tage des Unfalls gemacht worden ist. Für altes Material, welches repariert, aber nicht erneuert wird, und von Proviant und unbenutzten Ausrüstungsgegenständen findet kein Abzug statt.

Hölzerne und Kompositionsschiffe:

Wenn ein Schiff zur Zeit des Unfalls weniger als ein Jahr alt ist — vom Tage der ersten Eintragung in das Schiffsregister gerechnet – so soll ein Abzug „neu für alt“ nicht gemacht werden. Nach diesem Zeitraum soll ein Drittel abgesetzt werden mit folgenden Ausnahmen:

Anker sollen ohne Abzug ersetzt werden, Ankerketten mit einem Sechstel Abzug.

Proviant und unbenutzte Ausrüstungsgegenstände sind ohne Abzug zu ersetzen.

Für Metallbeschlag soll ein Quantum gleich dem Bruttogewicht des abgenommenen Metalls zum Vollen, aber unter Abzug des Erlöses aus dem alten Metall ersetzt werden. Von Nägeln, Filz und den Kosten des Abnehmens und des Umlegens soll ein Drittel abgesetzt werden.

Schiffe im allgemeinen:

Bei allen Schiffen sollen die Kosten des Richtens verbogener Eisenteile, einschliefslich der Kosten des Abnehmens und des Wiederanbringens, ohne Abzug ersetzt werden.

Dockkosten, Kosten des Verholens, Fuhrlöhne und Mieten für Krähne, Stellagen und Dockmaterialien sollen ohne Abzug ersetzt werden [15]).

Rule 14. — Temporary repairs. — No deductions „new for old“ shall be made from the cost of temporary repairs of damage allowable as general average.

Regel 14. — Vorläufige Reparaturen. — Von den Kosten der vorläufigen Reparatur eines in grofser Haverei zu vergütenden Schadens soll ein Abzug wegen des Unterschiedes zwischen neu und alt nicht gemacht werden [16]).

---

15) Vgl. zu Regel 13 Bem. Nr. 2 zu § 710.
16) Vgl. zu Regel 14 Bem. Nr. 2 zu § 710, N. 14 und Bem. V Nr. 7 zu § 706.

Rule 15. — Loss of freight. — Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.

Regel 15. — Frachtverlust. — Frachtverlust, welcher durch Schaden oder Verlust an der Ladung entstanden ist, soll als grofse Haverei vergütet werden, wenn derselbe entweder durch eine Havarie grosse-Mafsregel verursacht worden ist, oder der Schaden bezw. der Verlust an der Ladung selbst als grofse Haverei zu vergüten ist [17]).

Rule 16. — Amount to be made good for cargo lost or damaged by sacrifice. — The amount to be made good as general average for damage or loss of goods sacrificed shall be the loss which the owner of the goods has sustained thereby, based on the market values at the date of the arrival of the vessel or at the termination of the adventure.

Regel 16. — Betrag der Vergütung für durch ein Opfer verloren gegangene oder beschädigte Ladung. — Der als grofse Haverei für Beschädigung oder Verlust an geopferten Gütern zu vergütende Betrag soll dem Schaden gleichkommen, welchen der Eigentümer der Güter durch das Opfer erlitten hat, berechnet auf Grundlage des Marktwertes am Tage der Ankunft des Schiffes oder am Tage der Beendigung des Unternehmens [18]).

Rule 17. — Contributory values. — The contribution to a general average shall be made upon the actual values of the property at the termination of the adventure, to which shall be added the amount made good as general average for property sacrificed; deduction being made from the shipowner's freight and passage-money at risk, of such port charges and crew's wages as would not have been incurred had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act or sacrifice, and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average. Passenger's luggage and personal effects, not shipped under bill of lading, shall not contribute to general average.

Regel 17. — Beitragspflichtige Werte. — Der Beitrag zur grofsen Haverei soll von dem wirklichen Werte der beitragspflichtigen Gegenstände am Ende des Unternehmens, zuzüglich des als grofse Haverei für geopferte Gegenstände vergüteten Betrags geleistet werden, wobei jedoch von den noch im Risiko stehenden Fracht- und Überfahrtsgeldern des Reeders diejenigen Hafenkosten und Heuergelder abzuziehen sind, deren Aufwendung nicht erfolgt sein würde, wenn Schiff und Ladung zur Zeit des Havereifalles verloren gegangen wären und welche auch nicht als grofse Haverei vergütet worden sind; ferner kommen von dem Werte der beitragspflichtigen Gegenstände alle diejenigen Kosten in Abzug, welche auf dieselben nach dem Havereifalle verwendet worden sind, mit Ausnahme solcher Kosten, welche als grofse Haverei vergütet wurden. Reisegepäck und persönliche Effekten von Reisenden, über welche ein Konnossement nicht ausgestellt ist, sollen nicht zur grofsen Haverei beitragen [19]).

Rule 18. — Adjustment. — Except as provided in the foregoing rules, the adjustment shall be drawn up in accordance with the law and practice that

---

17) Vgl. zu Regel 15 N. 1 zu § 715, N. 2a zu § 708.
18) Vgl. zu Regel 16 N. 1 zu § 705, N. 2 zu § 713, Bem. Nr. 2 zu § 714.
19) Vgl. zu Regel 17 Bem. Nr. 3 zu § 717, Bem. Nr. 4 zu § 718, Bem. Nr. 4 zu § 719, Bem. Nr. 7 zu § 721.

would have governed the adjustment, had the contract of affreightment not contained a clause to pay general average according to these Rules.

Regel 18. — Dispachierung. — Soweit die vorstehenden Regeln keine Bestimmung treffen, ist die Dispache in Übereinstimmung mit denjenigen Rechten und Gebräuchen aufzumachen, welche für die Dispachierung maſsgebend gewesen sein würden, wenn der Frachtvertrag nicht die Klausel enthalten hätte, nach welcher groſse Haverei in Übereinstimmung mit diesen Regeln zu bezahlen ist [20].

II. Beispiel einer Havarie grosse-Dispache [1].

Dispache über die Haverei des Schiffs M . . . . Schiffer Br . . . . auf der Reise von Jamaica nach Hamburg.

Die am 1. Januar 1877 zu Swansea belegte Verklarung lautet im wesentlichen wie folgt:

Am 14. September 1876 segelten wir (die Besatzung dieses Schiffs) von Point à Pitre, Guadeloupe, nach der Montigo-Bai, Jamaica, ab. Am 20. s. M. passierten wir Cap Moront und lieſsen am 23. s. M. auf der Reede von Montigo den Anker fallen, woselbst wir Order erhielten, zu Green Island eine Ladung Blauholz einzunehmen, und kamen wir am folgenden Tage, dem 24. s. M. auf besagter Reede zum Anker. Am 6. Oktober verlieſsen wir diesen Ankerplatz wieder mit ungefähr 86 Tonneaux Blauholz und kamen am 8. um 2 Uhr Nachm. zu Blackriver zum Anker. Der Lotse brachte das Schiff nach dem für das Löschen des Ballastes bestimmten Platze, und infolge der daselbst vorhandenen geringen Wassertiefe lag das Schiff dort zwei Tage lang auf Grund. Glücklicherweise war der Grund sehr weich. Am 15., 16., 17. und 18. s. M., während wir auf dem besten Ankerplatze vor Anker lagen, hatten wir sehr heftigen Wind von S.S.O. auszuhalten, der uns fast auf die Küste geworfen hätte. Wir verloren in diesem Sturme unseren Buganker nebst ungefähr 45 Faden Kette und unser Boot wurde von der See zertrümmert und ging mit allem Zubehör total verloren. Am 3. November um 9 Uhr Abends verlieſsen wir die Reede von Blackriver bei einer leichten Landbrise mit einer Ladung Blauholz, nach Falmouth f. O. bestimmt, und trafen von dieser Zeit an anhaltende Windstillen und veränderliches Wetter bis zum Cap Maysi, Cuba, welches wir am 22. s. M. gegen Mittern. passierten. Am 24. s. M. passierten wir die Insel Chateau und am 25. s. M. die Crooked-passage mit steifer Brise von W.S.W. und regnerischem Wetter. Am 30. s. M. wurde bei sehr hohem Seegange von N.W. und sehr schlechtem Wetter unser groſses Boot von einer schweren See weggeschlagen und ging dasselbe mit allem Zubehör total verloren. Einige Zeit vorher war das Vormarssegel in Fetzen weggeflogen, so daſs nur einige Reste der Leiken nachblieben. Von diesem Tage an trafen wir nur furchtbar schlechtes Unwetter. Am 15. Dezember, während wir das Schiff vorm Winde laufen lieſsen, wurden die Pumpen völlig unklar. Wir hatten ungefähr 1½ Metter Wasser im

[20]) Vgl. zu Regel 18 Bem. Nr. 1 zu § 700.

[1]) Die Bezeichnungen Dispache und Aufmachung werden auch gebraucht für die in Versicherungen vorkommende Abschätzung von Schäden, welche unter die besondere Havarie fallen; s. Allg. Seeversicherungs-Bedingungen §§ 142, 144; Bremer revid. Seeversich.-Bed. von 1875 §§ 59, 61, 63. Auch wird — wie gerade dieses Beispiel zeigt — die mit Rücksicht auf die Versicherer aufgemachte Dispache mit der Havarie grosse-Dispache kombiniert.

Raum, und am 18. s. M., als wir sahen, dafs das Wetter immer schlechter wurde, und das Schiff sich immer tiefer zu Wasser legte, wurde die Mannschaft zur Beratung nach hinten gerufen. Nachdem jeder derselben um seine Meinung befragt worden, wurde mit Einstimmigkeit beschlossen, dafs es zur Erhaltung des Ganzen notwendig sei, durch die kleine Vorderluke Blauholz über Bord zu werfen. Es wurde mit Werfen sofort angefangen, nachdem alle nötigen Vorkehrungen getroffen, um das Eindringen der Wassermassen in die offene Luke zu verhindern. Nachdem ungefähr 25—30 Tons über Bord geworfen waren, lenzte das Schiff bedeutend besser, worauf mit Werfen aufgehalten wurde, und machten wir die Luken dann wieder gut dicht. Am Abend selbigen Tages wurde die See fürchterlich, und gegen 5½ Uhr nahm eine gerade über den Heckbord stürzende See die hintere Hütte mit deren Kammern und der Steuerplicht weg, in welcher sich die Laternen, Flaggen, Zimmermannswerkzeug und anderweitige Gegenstände befanden. Es wurde davon geborgen, was zu bergen möglich war. Am 19. s. M. Morgens wurde wieder Blauholz durch die Luke der Kombüse ins Meer geworfen, um das Schiff hinten zu erleichtern, und um durch den Fufsboden dieser Räumlichkeit ans Wasser im Raum zu gelangen, und es wurde mit Werfen von Blauholz fortgefahren, je nachdem die Beschaffenheit des Wetters und der See es erlaubte. Am 21. s. M. Morgens, als wir an das Wasser im Raum ankommen konnten, wurde von der gesamten Mannschaft Kette gebildet und mit allen Pütsen das Wasser auszuschöpfen begonnen. Indem mit dieser Arbeit Tag und Nacht so ausdauernd wie möglich fortgefahren wurde, verminderte sich das Wasser rasch. Am 26. s. M. war das Wetter sehr dunkel. Wir loteten 105 Meter Wasser auf 49° 35 N. B. feinen Sandgrund. Es wurde beigedreht, indem ein Sturm von S.S.W. bis S.W. wehte. Am 27. s. M. klarte es auf, und wir hielten ab, worauf wir um 8 Uhr Abends das Leuchtschiff von Seven Stones erblickten in O. 7 Ml. entfernt. Der letzte Sturm hatte uns zu N. der Scyllis versetzt. Um Mitternacht halsten bei dem Feuer von Longship und um 8 Uhr Morgens, als wir, während das Wetter ein sehr schlechtes Ansehen hatte, die Unmöglichkeit einsahen, dasselbe aufzuliegen, und da die sehr abgemattete Mannschaft fortwährend darum anhielt, einen Nothafen anzulaufen, sahen wir uns genötigt, für die Insel Lundy zu steuern, Wind S.W. und W.S.W. Östlich von Lundy erhielten wir am 29. s. M. um 1 Uhr Nachm. zwei Meilen von dort entfernt einen Lotsen an Bord und steuerten Kurs für Milford. Weil aber das Wetter sehr dick von Regen wurde und sich sehr schlecht anliefs, so zog der Lotse es vor, das Schiff nach Swansea binnen zu bringen. Am 29. s. M. um 7 Uhr Abends kamen wir auf der Reede von Mumbles zum Anker und am 30. s. M. um 7 Uhr Morgens gingen wir in das Dock von Swansea hinein, nachdem wir genötigt gewesen, unseren Anker nebst 30 Faden Kette auf der Reede zurückzulassen, jedoch mit einer starken Boje und einem guten Bojereep versehen. Während dieser letzteren Stürme verloren wir unsere besten Segel, die Takelage wurde zerrissen und es ist Grund, anzunehmen, dafs das Schiff schwere Begebung erlitten hat. Es bleibt also wegen der am Schiffskörper, den Masten und Stengen sich annoch ergebenden Beschädigungen alles weitere vorbehalten.

Die am 13. August 1877 hierselbst belegte Verklarung lautet im wesentlichen wie folgt:

Nachdem wir (die Besatzung dieses Schiffs) am 30. Dezember 1876 im Hafen von Swansea angekommen waren, erhielten wir auf Anordnung des Konsuls Besichtiger an Bord, welche es für notwendig erklärten, dafs die Ladung gelöscht und das Schiff ins

Drydock gelegt würde, um die Schäden desselben gründlich untersuchen zu können. Die Ladung wurde demgemäfs mit Hülfe von Schauerleuten gelöscht und dann das Schiff von einem Dampfer unter Leitung eines Lotsen ins Drydock geschleppt, worauf, nachdem die Schäden konstatiert und die Reparaturkosten taxiert worden, Verhandlungen mit den französischen Assekuradeurs angeknüpft werden mufsten wegen Herbeischaffung der für die Reparatur nötigen Gelder und zur Entscheidung der Frage, ob das Schiff überhaupt zu reparieren sei, oder ob es kondemniert werden müsse. Auch wurden von dem Requirenten, Schiffer Br......, alle möglichen Schritte gethan, um die nötigen Gelder gegen Bodmerei vorgestreckt zu erhalten. Nachdem alle Bemühungen in letzterer Beziehung sich als vergeblich bewiesen, erboten sich die französischen Assekuradeurs £ 1000 vorzustrecken und die Reederei des Schiffs £ 400 und wurde dann gegen Ende April mit der Reparatur der Anfang gemacht und damit während der folgenden Zeit fortgefahren. Am 11. Juni wurde das Schiff von einem Dampfer unter Leitung eines Lotsen aus dem Dock geholt und während der folgenden Tage die Ladung wieder an Bord genommen, auch zugleich mit den Reparaturen über Wasser fortgefahren. Am 14. Juli wurden wir von allem fertig und expediert, mufsten jedoch widrigen Windes halber noch liegen bleiben. Am 18. s. M. um 11 Uhr Abends gingen mit leichter Brise von S.W. wieder in See, segelten mit gemäfsigten Winden ohne Vorfälle von Bedeutung durch den Kanal und die Nordsee und kamen am 27. s. M. auf der Elbe an, worauf wir selbigen Tages mit Hülfe eines Dampfers den Hafen dieser Stadt Hamburg erreichten.

Deponenten erklärten und bezeugten ferner, dafs circa 40 Tons Blauholz, welche hier laut Aufgabe der Empfänger von der zufolge Konnossement eingenommenen Ladung zu wenig geliefert seien, zur Erhaltung von Schiff und Ladung über Bord geworfen worden, wie in der zu Swansea belegten Seeverklarung angegeben.

Das Schiff wurde nach Ankunft hier taxiert auf ℳ 19000. —

Wegen dieser Ereignisse wird eine Dispache über die grofse Haverei wie folgt aufgemacht.

Berechnung des Kapitals:

Die Ladung	ℳ 22075.
Das Schiff ist hier taxiert ℳ 19 000; kontribuiert mit .	- 9000.
Die Fracht	
Frachtvorschufs	- 1545.
im Risiko	- 6850.
	ℳ 39470.

Berechnung der Haverei:		Schiff und Reederei	Grofse Haverei
Haverei zu Swansea.			
Telegramme und Stempel . .	£ 5. 18. 8.		£ 5. 18. 8.
Pumperlohn lt. R.	- 3. 14. —.		- 3. 14. —.
Lotsgeld lt. R.	- 1. 7. 6.	£ —. 15. —.	- —. 12. 6.
Löschen und Wiedereinnehmen der Ladung lt. R.	- 51. 11. —.		- 51. 11. —.
Dampfer ein- und ausgehend .	- 11. 10. 11.		- 11. 10. 11.
Löschen und Wiedereinnehmen von Ballast lt. R.	- 3. 2. —.	- 3. 2. —.	
Besichtigungskosten lt. R. . .	- 52. 6. —.	- 42. 6. —.	- 10. —. —.
An Allen, Gwyn und Evans lt. R. Reparaturkosten, Materialien, Tagelöhne etc. . .	- 1084. 11. 3.	- 1084. 11. 3.	
Berglohn für Anker und Kette lt. Beleg	- 7. —. —.		- 7. —. —.
Lotsgeld ein- und ausgehend lt. R.	- 5. 9. —.	- 4. 2. 6.	- 1. 6. 6.
Dampfer im Hafen lt. R. . . .	- 1. 5. —.		- 1. 5. —.
- - - - - - - -	- 1. 5. —.	- 1. 5. —.	
Taklerarbeit lt. R.	- 15. —. —.	- 15. —. —.	
Courtage, Dolmetschung etc. .	- 30. —. —.		- 30. —. —.
Schragen und Malen lt. R. .	- 3. 15. —.	- 3. 15. —.	
Lagermiete für die Ladung lt. R.	- 44. —. 10.		- 44. —. 10.
Stempel u. Bank-Kommission	2. 2. —.	- 1. 16. —.	- —. 6. —.
An P. Langlois lt. R. Shiphandler-Sachen	- 3. 11. —.	- 3. 11. —.	
William Pike lt. R. Segelmacher-Arbeit	- 114. 5. 3.	- 114. 5. 3.	
Böttcher-Arbeit lt. R.	- 5. 7. 6.	- 5. 7. 6.	
Hafenkosten lt. R.	- 20. 17. 5.		- 20. 17. 5.
Quaikosten lt. R.	- 8. 7. 4.		- 8. 7. 4.
Dem franz. Konsulat lt. R. .	- 20. 2. 5.		- 20. 2. 5.
Klassifikation lt. R.	- 5. 15. —.	- 5. 15. —.	
Optiker-Rechnung	- 2. 1. —.	- 2. 1. —.	
Gläser etc. lt. R.	- —. 19. 6.	- —. 19. 6.	
Glas zum Skylight etc. lt. R. .	- —. 8. —.	- —. 8. —.	
Arbeitslohn an Bord lt. R. .	- 6. 5. —.	- 6. 5. —.	
An David Jones lt. R. Zink (abzügl. altes Zink), Anker, Kette (ca. 50 Faden) und Farbe	- 106. 8. 8.	- 106. 8. 8.	
		£ 1402. 3. 8.	£ 216. 12. 7.
Bodmerei-Prämie 25% von £ 530	£ 132. 10. —.	- 78. 6. 10.	- 54. 3. 2.
		£ 1480. 10. 6.	£ 270. 15. 9.
	à 20. 70.	ℳ 30646. 85.	ℳ 5605. 30.

		Schiff und Reederei	Grofse Haverei
Transport		ℳ 30646. 85.	ℳ 5605. 30.
Monats- und Kostgelder vom 30. Dezember 1876 bis 14. Juli 1877.			
I. Monatsgelder lt. R. . . . . Frcs. 4694. 17. à 81¹/₂	ℳ 3825. 75.		
II. Kostgelder 591 Tage à ℳ 3. 60. ℳ 2127. 60. 1190 - à - 1. 50. - 1785. —.	- 3912. 60.		
			- 7738. 35.
In grofser Haverei werden als geworfen vergütet lt. Aufgabe der Herren Empfänger 81382 ℔ Blauholz à ℳ 5. 60.	- 4557. 39.		
Fracht ℳ 1534. 10. 1 ‰ Abgabe - 4. 55.	- 1538. 65.		
	ℳ 3018. 74.		
Die Ladung empfängt also:			- 3018. 74.
Das Schiff empfängt für Fracht wie oben	ℳ 1534. 10.		- 1534. 10.
Hiesige Kosten:			
Haverei andienen	- —. 30.		- —. 30.
Übersetzung der zu Swansea belegten Verklarung . . .	- 30. —.		- 30. —.
Journal-Extrakt	- 20. —.	- 20. —.	
Hiesige Verklarung	- 36. 60.		- 36. 60.
Taxe des Schiffs	- 36. —.		- 36. —.
Porto der Dokumente	- 10. —.		- 10. —.
		ℳ 30666. 85.	ℳ 18009. 39.
An den Schiffsmakler für seine Bemühungen			- 250. —.
			ℳ 18259. 39.
Den Wert der Ladung einzuholen			- —. 30.
Für ein Duplikat dieser Dispache			- 10. —.
Für die Aufmachung dieser Dispache			- 78. 94.
Den Armen um zu egalisieren			- —. 97.
			ℳ 18349. 60.

Einteilung:

Solche ℳ 18349. 60. über das Kapital von ℳ 39470. —. verteilt, betragen $46^{49}/_{100}$ %, die zu bezahlen sind von:

der Ladung	ℳ 22075. —.	ℳ 10262. 67.
dem Schiffe	- 9000. —.	- 4184. 10.
der Fracht: Fracht-Vorschufs . . .	- 1545. —.	- 718. 27.
- im Risiko . . .	- 6850. —.	- 3184. 56.
	ℳ 39470. —.	ℳ 18349. 60.

Die Ladung zahlt:

Beitrag zur grofsen Haverei	
von Ladung	ℳ 10262. 67.
von Fracht-Vorschufs	- 718. 27.
	ℳ 10980. 94.
In grofser Haverei sind derselben vergütet . .	- 3018. 74.
zahlt also:	ℳ 7962. 20.

Hamburg, ... 1877.

Pierer'sche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

